TERMINACION

DE LAS

OBRAS DEL PUERTO DE LA CAPITAL

CONCESIONARIOS

EDUARDO MADERO É HIJOS

BUENOS AIRES
IMPRENTA DE «LA NACIÓN» SAN MARTÍN 344
1895

MENSAJE DEL PODER EJECUTIVO

Buenos Aires, junio 18 de 1895.

Al honorable Congreso de la Nación:

En 25 de junio de 1891, el Poder Ejecutivo, en cumplimiento de la ley número 1257, redactó y presentó á vuestra honorabilidad una memoria especial, en la que daba cuenta minuciosa y documentada del estado general de las obras del puerto de la Capital.

En ellas están consignadas las razones que indujeron al Poder Ejecutivo á modificar el primitivo contrato, introduciendo en la obra reformas que, previa consulta á las oficinas técnicas y previendo el gran desenvolvimiento, hoy confirmado, de nuestro comercio marítimo internacional, se juzgaron necesarias para mejorar las condiciones generales de la obra, asegurando su mayor solidez y duración.

El Poder Ejecutivo se creyó autorizado para decretar las modificaciones á que se ha hecho referencia: por la misma ley 1257, que en su artículo 2º autoriza al Poder Ejecutivo á contratar la obra con don Eduardo Madero, sobre la base de los planos presentados por él, y con las modificaciones que aconseje un estudio definitivo; por el acuerdo de 7 de abril de 1886, aprobando los planos y especificaciones, y por el contrato de 1º de octubre del mismo año, en el que existe una cláusula reservando igual facultad.

Es natural que todas las mejoras adoptadas debían forzosamente traducirse en aumento del costo total de la obra y que tenía que llegar un momento en que se habrían agotado los

veinte millones de pesos votados por vuestra honorabilidad para invertir en las obras. Es lo que sucedió en 1892, y si ellas han continuado, se debe tan sólo á la previsión del honorable Congreso, que en los presupuestos de los años 1893 y 1894 incluyó la suma de dos millones cuatrocientos mil pesos oro, para atender anualmente á la prosecución de las obras. Se fijó la suma mencionada teniendo en cuenta el convenio celebrado con los empresarios, que dió origen al acuerdo de 31 de mayo de 1891, por el que, en vista del estado financiero de la República, se redujo á doscientos mil pesos oro mensuales la cantidad á gastar en las referidas obras.

Finalmente, el año próximo pasado, el honorable Congreso redujo aún más dicha cantidad, limitándola á un millón de pesos oro.

Los empresarios, señores Eduardo Madero é hijos, han reclamado contra esta limitación, alegando que, además de los trastornos que produce en la construcción, prolongándola extraordinariamente y dejando paralizado un enorme material de trabajo, tienen que responder á las exigencias de los constructores, con los que se han obligado por contrato á proporcionarles una cantidad determinada de trabajo mensual, que no puede ser inferior á un cierto límite ya excedido.

Han manifestado también los concesionarios que aceptarían limitar el desembolso anual para el erario á un millón seiscientos mil pesos oro, hasta la terminación del puerto, siempre que se les autorice y certifique toda la obra que puedan realizar en el año, sin limitación alguna, pues están dispuestos á adelantar los capitales necesarios para que el puerto quede totalmente concluído en un plazo de dos á tres años; bien entendido, que por ningún concepto tendría la Nación que pagar anualmente, por dichas obras, mayor cantidad que la indicada.

En este estado de cosas se hace necesario que vuestra honorabilidad dicte la resolución que considere del caso, para que pueda el Poder Ejecutivo arreglar á ella su proceder en la parte que aún falta ejecutar de las modificaciones y aumentos decretados por el Poder Ejecutivo con posterioridad al contrato de 1886 y comunicadas á vuestra honorabilidad.

Como dato ilustrativo para la resolución que vuestra honorabilidad adopte, puede establecerse que un crédito de seis

millones cuatrocientos mil pesos oro sellado, es lo requerido para la completa terminación del puerto. De esa suma, una mitad próximamente corresponde á obras determinadas en el contrato de 1886 y el resto á mejoras posteriormente acordadas.

Tal vez convendría autorizar la continuación de las obras primitivas comprendidas en la ley y contrato de 1886 y autorizar al Poder Ejecutivo para sacar á licitación las demás obras pendientes.

Para atender el servicio de las obras primitivas, el Poder Ejecutivo cree que sería suficiente votar una suma anual de un millón y medio de pesos oro sellado, autorizando á los empresarios á activar los trabajos, si así les conviniere.

El Poder Ejecutivo cree que esta solución sería la más equitativa para los empresarios, á la vez que la más conveniente para los intereses de la Nación, pues no puede dudarse que los precios unitarios del contrato primitivo son muy elevados en el momento presente.

Es sumamente urgente adoptar una pronta solución en este asunto. Hay que tomar todas las medidas compatibles con nuestro estado económico y financiero, para terminar definitivamente las obras del puerto de la capital y percibir toda la renta que hay derecho á esperar de los capitales invertidos en ellas.

Dios guarde á vuestra honorabilidad.

JOSÉ E. URIBURU.

BENJAMÍN ZORRILLA.

SESION DEL H. SENADO

17 Setiembre 1895.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Figueroa (F. C.)—Pido la palabra.

El miembro informante en este asunto, debía ser el señor senador por San Juan, que, por su preparación al respecto, estaba más habilitado que yo para ello; pero por tener que presidir la sesión ese distinguido colega, me he visto en el caso de reemplazarlo, siendo la primera vez que voy á ocuparme de este asunto.

Procuraré, á fin de que el Senado pueda darse cuenta de él con facilidad, ser lo más breve y claro posible en mi exposición.

Que es necesario terminar las obras del puerto de la Capital, es un hecho indiscutible, que tiene el consenso general; el comercio y el tesoro público están interesados en que ellas se terminen lo más pronto posible, pues su terminación reportará grandes beneficios á uno y otro.

Por consiguiente, descartaré de mi exposición la demostración con cifras, de que es necesario que esas obras se concluyan, para ir al fondo del asunto.

Cuando se contrató por primera vez esta obra del puerto, se estableció de una manera clara su construcción y su costo, y para la claridad de mi informe me permitiré leer los artículos pertinentes del contrato, á fin de hacer una relación del estado de este asunto, y de las razones que determinan el depacho que aconseja la Comisión.

En ese primitivo contrato se decía que don Eduardo Madero se obligaba á construir en la ribera de esta ciudad comprendida entre la primera usina del gas al norte, y la Boca del Riachuelo al sur, diques y almacenes de depósito, para la importación y exportación de mercaderías.

Por el inciso 4º del artículo 7º, se decía: «Además se acordará el presupuesto especial para los almacenes, galpones, puentes, pescantes y para cada una de las máquinas y útiles destinados al servicio del puerto y almacenes».

El artículo 9º: «Es convenido que respecto de almacenes, galpones y pescantes, el Poder Ejecutivo podrá disminuir ó aumentar el número y la extensión, según el cubo total que le sea necesario, y que resuelva utilizar ó no los almacenes y depósitos que tiene de su propiedad».

Y por el artículo 10 se dispone:

«Queda entendido y acordado:

1º Que el costo total de las obras propuestas, en ningún caso excederá, para el Gobierno, de los recursos votados por la ley de 27 de octubre de 1882; es decir, de veinte millones de pesos oro sellado moneda nacional, en «Obligaciones del puerto», calculadas, á este solo efecto, al precio que tenían en Londres, en la fecha de la ley, los fondos argentinos de la misma renta y amortización.

2º Que, si al verificarse y aprobarse los presupuestos definitivos, se suprimiesen algunas de las obras propuestas, el valor de éstas debe deducirse, para dejar establecido el máximum del costo, á los efectos del inciso anterior».

Cuando se realizó el contrato definitivamente, fué el 1º de octubre de 1886, porque el anterior era un contrato provisorio formulado durante la administración del general Roca, que lleva la firma de éste y del Ministro del Interior doctor Bernardo de Irigoyen, firmando como testigos los ex-presidentes Mitre, Sarmiento y Avellaneda.

En el contrato definitivo, formulado en vista de los planos y especificaciones, etc., se volvió á repetir, más ó menos, lo que disponía el artículo 3º, y así decía éste:

«El cubo bruto de almacenes y galpones, fijado en 88.000 metros cúbicos, capacidad bruta, y los pescantes, podrán ser aumentados por el Poder ejecutivo; y en todo caso, se reserva la facultad de modificar el número y extensión de los primeros».

El artículo 4º dice:

«El costo de las obras presupuestadas, queda fijado, inclusa la comisión del 7 $^1/_2$ por ciento, en 19.797.217 pesos 531

milésimos moneda nacional oro sellado, que arroja el presupuesto con cómputos métricos y precios, comprobado por la Contaduría general».

Bien, señor Presidente, éstas eran las obras contratadas, de acuerdo con los planos y presupuestos presentados en aquella época, y donde estaba determinado por un artículo que su costo no podría pasar de la suma de 20.000.000, y por otro, se reserva el Gobierno la facultad de aumentar ó disminuir la obras á ejecutarse.

Como sucede en todas las obras públicas de la República Argentina, y muy especialmente en esta, que es una obra de gran aliento, los planos y presupuestos se van corrigiendo á medida que se van haciendo las obras y se va notando los defectos ó las conveniencias de aumentar ó disminuir las proyectadas primitivamente, y así ha sucedido que se han hecho modificaciones, pedidas unas por el ingeniero director de las obras, otras por el mismo concesionario, otras por el departamento de obras públicas, otras por la dirección general de rentas de la aduana de la Capital, y, por último, hasta por los vecinos de la Boca del Riachuelo, modificaciones que se aceptaban por el Gobierno y que importaban, naturalmente, una mejora en las condiciones de las obras, y, por consecuencia, un mayor gasto.

Esas obras, que enumeraré sucintamente, consistían en la mayor extensión de la dársena sur; la substitución, en la dársena norte, de los muelles de madera, por muros de mampostería de piedra; la substitución hecha en la misma dársena para ganar terrenos en aquel punto y preparar los diques de carena; la substitución del muelle exterior por otro de concreto y mampostería; el aumento de depósitos y almacenes, vías férreas, etc; obras todas que aumentaban los presupuestos, modificando las que debían ejecutarse por el contrato primitivo.

Estas modificaciones se fueron haciendo en diferentes épocas y por resoluciones puramente administrativas, después de oir los informes de las oficinas técnicas.

Así se ha venido ejecutando esta obra.

Ahora bien, el 20 de abril de 1893, el Poder Ejecutivo, por intermedio del Ministro del Interior, dictó un decreto cuyos considerandos no leo por no fatigar á la Cámara, y que consistían en analizar la historia de la ley, repitiendo textual-

mente las palabras de los miembros informantes en cada cámara cuando ella se discutió, para deducir que la ley sólo autorizaba á gastar hasta veinte millones, y así su parte dispositiva, es como sigue:

«Artículo 1° Declárase que el máximum de costo para las obras del puerto de la Capital, autorizado por la ley de octubre 27 de 1882, es la cantidad de 20.000.000 de pesos oro en obligaciones del puerto, calculados á este efecto al precio que tenían en Londres en la fecha de la ley los fondos argentinos de la misma renta y amortización.

«Art. 2° Comuníquese, publíquese, etc.

SÁENZ PEÑA.

WENCESLAO ESCALANTE.»

De donde parecía resultar que, una vez dictada esta disposición, se había limitado la ejecución de las obras á la suma que disponía el contrato primitivo, y que, según los estudios de los antecedentes de la ley en los considerados del decreto citado, no podía exceder de esa suma.

Pero resultó que este decreto no tuvo ejecución en la práctica, puesto que se ha continuado haciendo obras que al 1° de marzo 1895 alcanzaron á la suma de 24 millones y pico, y á la fecha creo que ascienden á 26 millones, sin que pueda decirse que no se ha llevado á efecto ese decreto porque el ministro que lo firmó hubiera salido, pues, si se compara la fecha del decreto con la de la dimisión, se verá que él no dió motivo á la salida del ministro, que, dicho sea de paso, en aquella época los ministros se sucedían como en un silforama.

Como se ve, las obras continuaron ejecutándose por el señor Madero, sin que hubiera dificultad, al menos que la Comisión conozca.

En este estado de esos asuntos, viene el mensaje que está á la consideración del Senado, mensaje que, sin resolver esta cuestión, ni siquiera abrir juicio sobre ella, pide fondos para terminar las obras. En él insinúa incidentalmente y de una manera casi indirecta, el pensamiento de que el Congreso le autorice para contratar por licitación la construcción de los almacenes de depósito.

Voy á leerlo para mayor claridad.

Dice así:

« El poder Ejecutivo se creyó autorizado para decretar las modificaciones á que se ha hecho referencia: por la misma ley 1257, que en su artículo 2º autoriza al Poder Ejecutivo á contratar la obra con don Eduardo Madero, sobre la base de los planos presentados por él, y con las modificaciones que aconseje un estudio definitivo; por el acuerdo de 7 de abril de 1886, aprobando los planos y especificaciones, y por el contrato de 1º de octubre del mismo año, en el que existe una cláusula reservando igual facultad. »

Y al terminar dice:

« Tal vez convendría autorizar la continuación de las obras primitivas comprendidas en la ley y contrato de 1886 y autorizar al Poder Ejecutivo para sacar á licitación las demás obras pendientes. »

Como se ve, concretada la cuestión, se reduce á estos términos: ¿Dadas las modificaciones que se han hecho por el Poder Ejecutivo, cuyas sumas se han venido votando, y pagando, el Poder Ejecutivo está obligado á hacer estas obras con los contratistas señores Madero é hijos ó debe entenderse que no puede excederse de la suma de veinte millones que determina el contrato primitivo?

La razón de este temperamento del Poder Ejecutivo, aparte de las manifestaciones del Ministerio ante la Comisión y de los mensajes anteriores que han venido al Congreso, pidiendo autorización para hacer almacenes, provenía de que se creía que los precios unitarios que se habían contratado con el señor Madero son excesivos para el precio á que esas obras pueden hacerse en la actualidad, habiendo, según manifestaciones del Ministerio, una diferencia un poco crecida, según los cálculos del Departamento de obras públicas, especialmente en lo que se refiere á los almacenes.

Según dichos cálculos, el costo de los almacenes sería de 397.000 pesos moneda nacional, y según lo contratado con el señor Madero, se elevaría á 259.000 pero oro; en lo que, como se ve, hay una gran diferencia, que es casi de dos tercios. Igual diferencia, dicen, hay en el dragado.

Colocada así la cuestión, con todos los antecedentes ex-

puestos, la Comisión se dijo que el Congreso no está autorizado ó es el menos indicado para venir á resolver estas cuestiones, que corresponden al poder administrador, de conformidad á los contratos y á la ley: esto es, si realmente dentro de las facultades del Poder Ejecutivo se han hecho esas modificaciones, entonces hay que ejecutarlas, por más que esto pudiera ser gravoso para el tesoro público. Si, por el contrario, no estaba autorizado por la ley para alterar el plan primitivo de las obras, el Poder Ejecutivo debe declararlo categóricamente, porque es el que está más habilitado y le corresponde hacerlo, pues el Congreso no puede hacer el estudio de estos antecedentes, para venir á dictar una resolución de acuerdo con los principios de justicia y derecho que reglan estos actos, porque necesitaría un estudio detenido y minucioso de todos los antecedentes que reglan las relaciones de derecho entre el contratista señor Madero y la Nación.

Por lo tanto, se ha limitado en su despacho á aconsejar la sanción de una suma determinada de pesos, para que el Poder Ejecutivo termine las obras del puerto, sin entrar á examinar si las obras deben ejecutarse por el contratista Madero ó por otro cualquiera, porque, como he dicho, es de difícil estudio fijar las relaciones de derecho que han podido crearse por los contratos posteriores entre la Nación y la empresa, procurando con su dictamen que él ó el Congreso, al sancionarlo, no pueda tomar una resolución que mejore ó empeore la situación jurídica, dirémoslo así, en que están colocados el Poder Ejecutivo y los empresarios.

La razón de esta resolución se comprende fácilmente. Aparte de las consideraciones que he expuesto, se ve que en el Poder Ejecutivo no hay realmente un pensamiento neto y claro, porque, de otra manera ya hubiera adoptado alguna resolución para concluir con estas dificultades que perjudican la terminación de las obras.

Esto mismo lo revela su mensaje, pues dice que *tal vez* convendría; de manera, que por ese *tal vez*, la Comisión no le dice: proceda usted en esta ó aquella forma. Ella cumple con su deber y el Congreso con el suyo, votándole los fondos al Poder Ejecutivo, para que ejecute la obra, y éste debe saber cómo ha de cumplir con él á su vez.

Él es el único autorizado y el que está habilitado; él, que ha hecho todas estas operaciones y modificaciones para resolsolver esta cuestión. Estos asuntos, que lesionan derechos, no pueden resolverse por actos legislativos, sobre todo cuando el Ejecutivo los ha resuelto á medias, porque las obras se van ejecutando paulatinamente.

Ahora, que sea necesario terminar esa obra, es indudable, porque conviene á los intereses de la Nación y á los del comercio en general, que estas obras se hagan cuanto antes y que estas dificultades se allanen en la forma que la justicia y la equidad aconsejen. Todo inconveniente que se ponga es en perjuicio del interés público, porque cada año de demora en la terminación de estas obras representa una diminución enorme de la renta.

Colocada en este terreno y en estas condiciones, la Comisión cumple con el deber de aconsejar al Senado la sanción de la cantidad que el Poder Ejecutivo cree bastante, según el dictamen del inspector oficial de las obras.

Se ha agregado el dique de carena, agregación que responde á la necesidad de completar la obra del puerto, porque ese dique, según lo ha manifestado el señor Ministro del Interior, y por otros informes de la Comisión, es de alta conveniencia pública.

La Comisión, por antecedentes que tiene, cree que sería más ventajoso que esta obra la hicieran los señores Madero, por las instalaciones que ya tienen, y probablemente también, por un sentimiento de patriotismo, diré así, porque estos señores van á ligar su nombre á esta gran obra, que es de mucho aliento y de suma utilidad para la Nación argentina, y tanto más meritoria cuanto que se creía irrealizable, y se debe á la iniciativa del señor Eduardo Madero su ejecución.

Por estas razones, y otras de carácter reservado, que la Comisión tiene para creer que los señores Madero ejecutarán esta obra en condiciones ventajosas para el Tesoro, ha puesto en el artículo que el dique de carena pueda contratarse con ó sin licitación, pues, á no mediar la circunstancia mencionada, le habría impuesto la obligación de hacerla por licitación.

Por el proyecto se aconseja el gasto por sumas parciales, teniendo en cuenta la situación del erario, á fin de que éste no

se encuentre en dificultades para cumplir sus compromisos. Creo que, con lo expuesto, la Cámara se habrá dado cuenta exacta del estado de esta cuestión y de las razones del despacho de la Comisión, y si he sido feliz al expresar su pensamiento, lo dirá la resolución que sobre el proyecto en discusión recaiga, habiendo por mi parte omitido detalles para hacer más clara mi exposición, y reservándome usar de la palabra si las necesidades de la discusión lo exigen, doy por terminado mi informe.

He dicho.

Sr. Ministro del Interior—Pido la palabra.

Estoy muy de acuerdo con las apreciaciones hechas por el señor senador, miembro informante de la Comisión del Interior.

Efectivamente, es necesario terminar estas obras: necesarias para el comercio, para la riqueza de nuestro país, para los distintos servicios á que están llamadas á responder, así como á desarrollar en gran escala, como lo hace hoy el embarque de nuestros ganados, que son una esperanza casi segura de mejoramiento financiero para el país. Todo esto será siempre muy limitado, mientras estas obras no se terminen, mientras ocurra lo que este año, sin haber hecho nada y sin poder hacerlo, dentro de los recursos autorizados, puesto que, invirtiendo la cantidad de un millón de pesos oro autorizada para el año 95, tendríamos que, necesitando la terminación de esas obras seis millones y medio de pesos, habría necesidad de emplear seis años y medio para que viéramos, una vez por todas, terminada esa obra sobre la cual no puede haber, ni hay diversidad de opiniones, en cuanto á la necesidad y conveniencia para el país de concluirla.

Efectivamente, se dictó primero la ley de las obras del puerto en 27 de octubre de 1882.

Esa ley autorizaba al Poder Ejecutivo para contratar los trabajos del puerto, sobre la base del plan presentado por el señor Madero, y las modificaciones que el estudio definitivo aconsejase.

En el acuerdo que se celebró poco después, en 4 de diciembre de 1884, se autorizó al Ministro del Interior para formular el contrato definitivo, lo cual se hizo pocos días después, el 19 del mismo mes, tomando por base los planos presentados ya por el señor Madero y estableciendo que quedaban éstos

sujetos á todas las alteraciones y modificaciones que estudios posteriores aconsejasen, respecto de diques, canales, etc.

Vencidos los plazos fijados para la presentación de los planos definitivos, éstos se aprobaron el 7 de abril del 86, reservándose el Poder Ejecutivo también el derecho de introducir modificaciones en las obras que durante la construcción se conviniera entre los concesionarios y el Poder Ejecutivo.

Los precios de las obras fueron establecidos el 30 de septiembre del 86, en que se aprobó el presupuesto.

De eso proviene que las obras del puerto quedaban fijadas, las obras contratadas, dice, tanto el acuerdo del Gobierno, como los demás documentos y convenios celebrados con los empresarios, en 19.797.000 pesos oro.

Como se ve, señor Presidente, desde que se dictó la ley, vino creándose una dificultad, que después había de tomar mayores proporciones, como voy á demostrarlo.

Mientras que se señalaba 20.000.000 como base del costo del puerto, se establecía que el Poder Ejecutivo, hechos los estudios definitivos, podría hacer las alteraciones y modificaciones que se reputasen necesarias ó convenientes, con la intervención de la oficina y empleados públicos que la misma ley señalaba. Esta disposición se repite por tres ó cuatro veces en los diferentes acuerdos celebrados y en contratos firmados con los empresarios.

De manera, señor Presidente, que desde que se dió el primer acuerdo aconsejado por la oficina de ingenieros pedidos de vecinos para que se agrandase la dársena sur y la entrada, al mismo tiempo que se manifestaba por la aduana que los almacenes eran pequeños, que era necesario dotarlos de sótanos, que no se habían tenido en vista para el depósito de líquidos: vino creciendo esta dificultad, que si se aumentaban las obras según los precios unitarios establecidos, era claro que se sobrepasaba los 20.000.000 señalados como límite por la ley.

Entonces, tal vez, pudo haberse pedido una autorización especial al honorable Congreso, que aprobara la cantidad nueva á gastarse, aumentando los 20.000.000; no se hizo esto, y se explica facilmente la razón.

Había 20.000.000 á gastar; los certificados se presentaban;

iban á la Contaduría Nacional; ésta no observaba, puesto que la partida no había sido agotada, y se pagaban.

Así pasaron las cosas, señor Presidente, hasta que un día la Contaduría de la Nación dijo que no habría en poco tiempo más á qué imputar estas planillas; los 20.000.000 fijados por la ley están próximos á agotarse; se necesitan nuevos fondos para hacer estos gastos.

El Poder Ejecutivo se encontró también en una dificultad, que él no había previsto; pero créyendose autorizado y habiendo obrado á su juicio, según las prescripciones de la ley, de acuerdo con las oficinas técnicas y los medios que ella le señalaba para aumentar ó modificar las obras contratadas, creyó que, por el momento, era necesario hacer un acuerdo á que se imputara esos aumentos. La Contaduría lo observó también.

El Poder Ejecutivo, llamado á pronunciarse y tomando todos los acuerdos y autorizaciones anteriores, convenios y arreglos por obras auxiliares acordadas con los empresarios, dictó un decreto diciendo, que los 20.000.000 eran el límite del gasto para estas obras y que el Gobierno no debía pagar un centavo más por todas las planillas que se presentasen excediendo la suma de 20.000.000.

Pasó un tiempo sin que esta resolución se modificara: pero llegadas las sesiones del Congreso, éste pensó, como lo ha pensado todas los años, que es necesario que ciertas obras, como estas, se terminen, acordando prestarles la atención indispensable y propender á que ellas diesen los beneficios que el país tiene derecho á esperar. Entonces el Congreso votó la cantidad de 2.400.000 pesos para la continuación de las obras del puerto.

El Poder Ejecutivo tomó en consideración esta autorización, y bajo el ministerio del señor Tomás Anchorena, y posteriormente, ocupándolo el doctor Quintana, se rectificó en que esto importaba por parte del Congreso una ampliación de crédito, un auxilio suministrado para la terminación de las obras del puerto.

Y desde entonces se ha venido imputando á esta cantidad, que anualmente ha votado el congreso para atender las obras adicionales que allí se hacen, puesto que los 20.000.000 habían sido gastados.

Así lo han entendido todos los gobiernos hasta ahora; de tal manera, que el actual, que recibió la autorización de invertir un millón en un año, en la continuación de las obras, lo aplicó de esa manera, y las autorizó hasta esa suma, negándose redondamente á autorizar cualquier obra que pudiera exceder del límite señalado por el honorable Congreso; así es, señor Presidente, que este proyecto de ley, sin que lo haya dicho el señor Senador, tiene una gran ventaja para el Poder Ejecutivo, despeja completamente su situación, porque quiere decir que aprueba la interpretación que en su tiempo se le dió, votando la cantidad necesaria para pagar todas las obras que faltan para concluir totalmente el puerto, incluyendo en ella tanto las obras señaladas en el contrato primitivo, como las que después fueron concertadas con el contratista, ampliando las mismas.

De esa manera no hay dificultad ninguna.

Ahora, volviendo á la observación que hace el señor Senador relativa al mensaje del Poder Ejecutivo, debo decirle que esto era una insinuación que provenía, como él ha dicho muy bien, de ciertas observaciones.

Sobre lo excesivo ya, de los precios unitarios contratados con los señores Madero é hijos, y que habían sido observados una ó más veces por el Departamento de Ingenieros.

Esos precios, según el mismo Departamento, pudieron ser razonables en su origen; pero después se ha venido depreciando la moneda del país, elevándose la moneda de oro por consiguiente, y, entonces, lo que antes era un buen precio, ha pasado á ser un precio exagerado.

Al dirigirme al honorable Congreso, era insinuándole que tal vez en las reuniones de la Comisión, al mismo tiempo que se trataba de darles la ventaja de terminar las obras, de activarlas y de ser prontamente remunerados y evitando demoras perjudiciales, podría tal vez la Comisión venir á obtener algunos arreglos que se tradujeran en un proyecto de ley en el que se concretara la diminución de precios, en parte.

Sé que en las diferentes conversaciones y conferencias que han tenido algunos de los miembros de la Comisión no han podido obtenerlo; porque habiendo sido esas obras decretadas por el Poder Ejecutivo, y aceptadas por los contratistas, obli-

gan al estado en favor de los mismos; pero, han tenido la ventaja de que las obras no continúen bajo el imperio de los precios anteriores, y que las nuevas é importantes que se proyectan para el complemento del puerto, hayan sido sacadas de la regla imperiosa de los precios unitarios, y que ya después de seis ú ocho años habían pasado á ser onerosas para el estado.

Me parece, pues, muy buena la redacción adoptada por la Comisión y propuesta por el Senado: separar los diques de carena de las obras del puerto y autorizar para que ellas se hagan de otra manera distinta, separándose de los precios acordados con los señores Madero é hijos.

En la discusión particular he de hacer pequeñas observaciones que pongan más en claro todavía, me parece, el pensamiento íntimo que ha tenido la Comisión.

He dicho.

Sr. Irigoyen—Pido la palabra.

Siento tener que ocuparme de este asunto sin haberle prestado anteriormente el estudio que él exige. No tenía conocimiento de que se trataría en esta sesión, pero las últimas palabras del señor Ministro, me ponen en el caso de formular algunas observaciones, si no en el fondo, al menos sobre la forma en que considero que debemos expedirnos.

El señor Ministro aprobaba el despacho de la Comisión y se felicitaba de él; encuentra que es conveniente para el Poder Ejecutivo; depeja las dificultades que él pudiera tocar y deja sancionado que la ley que autorizó la construcción del puerto y todos los actos que han tenido lugar en la ejecución y desenvolvimiento de esa ley, han sido regulares y tienen la aprobación del Congreso.

Puedo estar equivocado, pero me parece que ese era el fondo de la proposición ó del pensamiento del señor Ministro. Si hubiera alguna equivocación de mi parte, le rogaría me lo hiciera presente.

Sr. Ministro del Interior—Le observo solamente que es más acentuado mi pensamiento, respecto de la autorización que he reputado necesaria, de votar los fondos cada vez que se ha hecho la ampliación de obras que estaban convenidas en el contrato celebrado con el señor Madero, y en cierto modo autorizadas por la ley.

Sr. Irigoyen—Bueno, señor.

Hay otra insinuación del señor Ministro, que me obliga á meditar antes de dar mi opinión. Él entiende que la autorización que en otros años ha dado el Congreso para invertir sumas determinadas en esta obra, ha debido tomarse por el Poder Ejecutivo como una autorización para ejecutar todas aquellas obras, mejoras ó modificaciones que él ha creído conveniente.

Sr. Ministro del Interior—¿Me permite el señor senador hacer una pequeña aclaración?

Sr. Irigoyen—¡Cómo nó! Con mucho gusto.

Sr. Ministro del Interior—No es que el Poder Ejecutivo lo aprecie así, sino que es la manera como lo han apreciado en distintas ocasiones, y recuerdo el decreto expedido que lleva la firma del doctor Sáenz Peña y de su ministro el señor Anchorena, que así lo establecía, decreto que fué publicado y que no puede dejar de ser conocido del Congreso.

Si para mayor claridad el señor senador quisiera leerlo, lo podríamos hacer traer.

Sr. Irigoyen—Como guste.

Sr. Ministro del Interior—Porque la aplicación que ha dado el Gobierno á estas sumas votadas por el Congreso para la ejecución de todas estas obras, aun las ampliadas, ha tenido por base ese decreto, que ha sido la regla que ha servido al Gobierno.

Sr. Irigoyen—Si esa ha sido la regla, sería bueno que lo leyéramos.

Sr. Figueroa (F. C.)—¿De qué fecha es? Tengo aquí el registro del 93.

Sr. Irigoyen—Del 94 me parece que ha dicho el señor Ministro.

Sr. Ministro del Interior—No recuerdo bien la fecha.

Sr. Igarzábal—Si el señor senador por la Capital necesita conocer el decreto que acaba de mencionar el señor Ministro del Interior, para continuar con su exposición, podemos pasar á cuarto intermedio, porque entiendo que ese decreto se ha mandado traer de la casa de Gobierno.

Sr. Irigoyen—El señor Ministro del Interior está conforme y yo por mi parte no tengo inconveniente.

Sr. Presidente—Invito á la Cámara á pasar á cuarto intermedio.

—Así se hace.

—Pocos momentos después vuelven á ocupar sus puestos los señores senadores.

Sr. Presdiente—Continúa la sesión.

Sr. Irigoyen—Pido la palabra.

He indicado que no trataba de hacer oposición al fondo de este proyecto, deseaba únicamente que estudiáramos los antecedentes de este negocio, para que lo votáramos con perfecto conocimiento y me permití declinar, diré así, del juicio del señor Ministro, cuando decía que la sanción del proyecto presentado por la Comisión facilitaba la marcha del Ejecutivo, dejando aprobados todos los actos que había originado este asunto.

Señor: me tocó prestar á esta cuestión del puerto una grande atención, en cumplimiento de las instrucciones del gobierno de que formé parte. Es una obra muy importante y nunca me arrepentiré de haberle prestado mi débil concurso y de haber firmado el contrato primitivo. Creo que pocas obras públicas habrán sido más contrariadas, cuando se trataban de decretar, que las del puerto de esta Capital; las opiniones eran muy encontradas y la oposición que se hizo á esta obra fué muy ardiente, encabezada por hombres de ciencia, que tenían no solamente la preparación para ocuparse de estos trabajos, sino también merecida autoridad en estas cuestiones.

Después de todos los estudios que se hicieron, y de la detenida meditación que el Gobierno prestó á este negocio, se resolvió dar cumplimiento á la del año 82, ley autoritativa, porque recuerdo que cuando se discutió en el Senado la ley que autorizaba á construir esta obra, solicité y obtuve que quedara bien establecido que no era una ley preceptiva, que era una ley autoritativa para el Poder Ejecutivo.

El contrato que se llama primitivo fué redactado de perfecto acuerdo con los estudios, las indicaciones y consejos, no solamente del Departamento de Ingenieros, sino de todos los hombres que pudieran ilustrar al Gobierno en esas cuestiones, y fué una base esencial en ese contrato que, en ningún caso, la obra excedería de los veinte millones de pesos que autorizó

la ley del 82, (en la fecha de la ley puedo sufrir alguna equivocación), como una garantía para que esta obra que se acometía no excediera del cálculo y de los términos de la ley, recuerdo, que se fijó el máximum del precio unitario de cada uno de los trabajos que debían ejecutarse.

En una memoria que no conocía, y que me acaba de proporcionar el señor miembro informante de la Comisión, se estableció así; aun cuando por algún descuido de los encargados de la impresión de estos documentos, han quedado en claro los precios unitarios... es decir, para que el costo de esta obra no excediera de los veinte millones de pesos autorizados por la ley. Se aprobaron las propuestas del señor Madero, dejando la determinación de los precios unitarios al Departamento de Ingenieros, que debía discutirlos con el proponente, pero estableciéndose, que, en ningún caso, esos precios podrían ser mayores de los que en este contrato se fijaban.

He buscado aquí, y noto un descuido en los encargados de esta publicación, porque dice el artículo 8º: «sin perjuicio de lo establecido en el artículo anterior, se estipulará de común acuerdo los precios unitarios que deben fijarse en el presupuesto para el dragado de diques y canales, para terraplenes y muros á construirse, y no podrán pasar de los siguientes: metro cúbico de dragado... pesos oro sellado; metro cúbico de terraplén... pesos oro sellado»; y sigue en esta forma la memoria. No se ha puesto la cantidad de los precios, pero tengo la seguridad de que existe en el contrato. Así es, que esto debe ser un descuido de los encargados de la publicación. Determinado que la obra del puerto no puede, en ningún caso, exceder de veinte millones de pesos oro, presentarán los señores Madero los presupuestos definitivos, y entrarán á discutir con el Departamento de Ingenieros, es decir, ha debido entrar, yo no he intervenido en el asunto, y no puedo asegurar como un procedimiento regular el que voy á indicar, han debido discutirse los precios unitarios con el Departamento de Ingenieros, y éste, estaba defendido con el artículo del contrato que establecía el máximum de esos precios.

De manera que el presupuesto podrá disminuir, pero no exceder nunca. Se firmó el contrato definitivo, creo que el año 1886; y no puedo responder si los precios que se consignaron

estaban dentro de la suma establecida como máximum en el contrato primitivo. Es posible que así fuera...

Sr. Figueroa (F. C.)—Sí, señor; no alcanzaba sino á diez y nueve millones.

Sr. Irigoyen—El miembro informante confirma mi presunción; el presupuesto definitivo sólo alcanzaba á 19 millones y pico.

Estaba, pues, dentro de la ley, dentro de los términos de los contratos primitivos, del contrato fundamental.

Más tarde el señor Ministro se ha servido manifestarnos, que el Poder Ejecutivo creyó conveniente alterar los trabajos, dándoles mayor extensión, modificándolos en otros puntos; en suma, produciendo una alteración en los contratos firmados.

¿Aprobó el Congreso estas alteraciones?

¿Se dió cuenta por el Poder Ejecutivo al Congreso de los cambios, de las modificaciones que se iban á introducir en una obra de tanto costo y de tanta importancia para el país?

No lo sé. Me inclino á creer que no; que el Poder Ejecutivo por sí solo aceptó estas modificaciones que le fueron propuestas, según nos ha dicho el señor Ministro, unas veces por las oficinas públicas, otras veces por los constructores y otras por indicaciones que el Poder Ejecutivo creyó conveniente respetar, y debo presumir que todo esto ha tenido realmente en vista el interés público; pero vamos al procedimiento, que es es por lo que me he visto en el caso de tomar la palabra, para no asentir á la manifestación del señor Ministro del Interior. Si como yo creo, y pido al señor miembro informante de la Comisión me rectifique si estoy equivocado, no se ha dado cuenta de estas alteraciones que el Poder Ejecutivo aceptó ó decretó en las obras del puerto, si esas alteraciones no han sido aprobadas por el Congreso, no podremos aceptar que el representante del Poder Ejecutivo, aunque no en la administración en que estos actos tuvieron lugar, interprete que la sanción que hoy vamos á dar, importa la aprobación de todas estas cosas.

Habrá habido una violación completa del procedimiento, una usurpación de las atribuciones del Congreso; habrá habido la enormidad de que el Poder Ejecutivo, en 1886 ú 87—no sé el año en que esto ha tenido lugar—haya autorizado obras que ahora vamos viendo vienen á importar más de un 30 % de ex-

ceso sobre los presupuestos sancionados y que sirvieron de base para ellas. Nada de esto ha podido decretarse ni autorizarse sin conocimiento del Congreso, sin estudio y sin autorización de él.

El señor Ministro nos decía que estas obras, que no estuvieron en el contrato primitivo, se habían decretado, y era natural que se hubiera procedido así, porque el procedimiento tenía lugar en esta forma: se decretaban los pagos; la contaduría se limitaba á decir que había fondos de los asignados para las obras del puerto; que con éstos se pagaban y que esto era lo práctico y lo regular.

Disiento—si esta ha sido la idea del señor Ministro—si es que yo no la retengo mal, disiento completamente de su modo de pensar.

El Poder Ejecutivo, antes de decretar las obras, antes de autorizar esas modificaciones, ha debido saber si los fondos que le asignaba la ley eran bastantes para atender á esos trabajos.

«Que pague la Contaduría»—porque encuentra fondos á qué imputar, no puede nunca tomarse como satisfacción de los trámites de procedimientos, que son ineludibles en esta clase de trabajos y en esta clase de resoluciones.

Pienso, pues, que con todas las modificaciones que se han hecho en el contrato primitivo, en cuanto haya excedido los veinte millones de pesos que estaban asignados por la ley y que expresamente estaban aceptados por el contratante, como máximum de las obras, han sido completamente ilegales, han sido decretadas con violación de todos los trámites constitucionales y administrativos.

Y veo la necesidad de que afirmemos declaraciones, si no las que propongo, algunas análogas, cuando observé la interpretación que, según el señor Ministro del Interior, se dió en la administración anterior al decreto firmado por el señor Presidente y el Ministro del Interior señor Anchorena.

Se dice que el hecho de haber votado el Congreso dos millones cuatrocientos mil pesos, importaba... ¿me parece que el decreto lo establece así?

Sr. Ministro del Interior—Sí, señor.

Sr. Irigoyen—Importaba aprobar el Congreso todo lo que había hecho el Poder Ejecutivo y dejarle en la amplia libertad para determinar en estas obras lo que creyese conveniente, es

decir, hacer las modificaciones, las alteraciones, dar la extensión á las obras que él juzgase necesario.

Sr. Ministro del Interior—El decreto dice: «Ampliar el crédito dado al Poder Ejecutivo de veinte millones». Es, textualmente, como dice el decreto del señor Anchorena.

Sr. Irigoyen—El decreto dice la verdad.

Si se han votado 2.400.000 pesos, sin duda que se ha ampliado el crédito abierto para las obras. Pero ¿quién debe determinar las obras? ¿Quién debe aprobar los contratos, las modificaciones que se hagan para esas obras? ¿Quién debe calificar la necesidad de ellas? ¿Es el Poder Ejecutivo solo? A mí me parece que no. Y como viene prevaleciendo en el expediente esta idea y parece que el señor Ministro la acepta, si no como doctrina, al menos como regular, he querido hacer la observación de que, si se votan fondos por el Congreso, estos fondos no pueden importar dar autorización al Poder Ejecutivo para que él resuelva por sí solo, como lo crea conveniente, cuáles son las modificaciones que deben hacerse en el contrato celebrado con el señor Madero y en qué forma debe procederse para la ejecución de esas obras.

He preguntado al señor miembro informante, si la Comisión conoce detalladamente cuáles son las obras que van á construirse; si había el detalle en el expediente...

Sr. Figueroa (F. C.)—Dije que no, que no había más que el mensaje.

Sr. Irigoyen—Bien. Si no hay más que el mensaje, yo no creo que el Senado, después de las observaciones que acabo de improvisar, en una forma incorrecta, porque lo reconozco así, deba sancionar el proyecto; tanto más cuanto el miembro informante ha recalcado, en mi opinión con razón, sobre los términos indeterminados, inseguros, me permitiré esta palabra, en que el Poder Ejecutivo se expresa en el mensaje.

Tenía razón el señor miembro informante, cuando se fijaba en que, después de exponer brevemente algunos antecedentes, el Poder Ejecutivo decía: tal vez convendría autorizar la continuación de las obras primitivas.

Había inseguridad en esta forma. Es preciso que el Poder Ejecutivo en esta cuestión, como en todas las que interesan al orden de la administración, sea claro y terminante en sus afir-

maciones, traiga su verdadero pensamiento y nos diga: las obras son estas, hay conveniencia en ejecutarlas, y pueden terminarse en esta forma ó en esta otra.

Hay inseguridad en el mensaje del Poder Ejecutivo, hay inseguridad completa en los antecedentes de este negocio, y la Comisión misma no tiene á este respecto una idea clara, una idea determinada; dice que podría hacerse por licitación ó con los contratistas. Pero es necesario que nosotros votemos conscientemente lo que corresponde, y que sepamos terminantemente, qué es lo que el Poder Ejecutivo, que tiene la mayor intervención, y hasta cierto punto la principal responsabilidad en estas obras, considera que debe hacerse, y con estos antecedentes creo que podríamos expedirnos; reiterando que, en en cuanto á las obras, reconozco su importancia, y no seré yo el que contribuya á poner dificultades para que no se terminen.

En vista de las consideraciones que acabo de exponer brevemente, yo propongo, porque no deseo tampoco prolongar la terminación de este asunto, que se aplace esta discusión hasta la sesión próxima, en la que el señor Ministro podrá traernos claro y terminante el pensamiento del Poder Ejecutivo y los antecedentes necesarios para que nos expidamos con conciencia.

He dicho.

Sr. Pellegrini—Pido la palabra.

Sr. Presidente—No sé si ha sido apoyada la moción que acaba de formular el señor senador por la capital.

Varios senadores—Apoyada.

Sr. Presidente—Habiendo sido apoyada suficientemente, está en discusión.

Sr. Pellegrini—Había pensado reservarme para discutir este asunto en particular; creyendo que, en general, no había materia de discusión, puesto que, como lo ha dicho el señor senador por la capital, la prosecución de las obras del puerto no puede ofrecerla; pero la moción del señor senador me obliga á tomar la palabra, y ya que lo hago, voy á entrar en el fondo de la cuestión: las razones que dé, servirán para explicar por qué me voy á oponer á la moción de aplazamiento, aunque tal vez la discusión de este asunto nos tome más de una sesión y de hecho quede sancionada la idea del señor senador.

Señor Presidente: esta cuestión del puerto de Buenos Aires, me ha preocupado desde hace muchísimos años. Soy partidario decidido de esta obra: antes que tuviera el honor de formar parte del Parlamento Argentino, la defendí calurosamente en la prensa; cuando el año 82 tuve la honra de formar parte de este honorable cuerpo, tuve al mismo tiempo la fortuna de ser miembro de la Comisión del Interior y de presentar el primer despacho autorizando al Poder Ejecutivo para construir la obra del puerto, despacho que lleva mi firma, y que defendí ante el honorable Senado como miembro informante, y fué sancionado por casi la unanimidad.

Es muy difícil, señor Presidente, y será cada día más difícil, explicar cómo es que una obra de tan inmensa importancia, de tan alto interés para la Nación, como la del puerto de la capital, haya podido merecer los ataques encarnizados que sufrió y que pueden medirse simplemente con saber que el señor Madero tuvo que luchar veinte años ante las cámaras de la provincia de Buenos Aires, ante el Congreso Nacional, ante los gobiernos, antes de conseguir que se firmara el contrato para construir el puerto de Buenos Aires, y que durante esos veinte años, esta gran capital, el único puerto y plaza comercial de la República, se vió condenada á sufrir todos los enormes perjuicios que le ocasionaba ese puerto abierto, sufrir perjuicios que, á calcularse en dinero, representarían sumas mucho mayores que la que podría costar el puerto mismo.

Pero basta recordar, señor Presidente, que en torno de ese viejo y mal puerto de Buenos Aires, había una masa de intereses particulares comprometidos; estaban todos aquellos que traficaban con la carga y descarga de mercaderías; estaban todos los intereses vinculados alrededor del Riachuelo de Barracas, que creían entonces poder llevar allí todo el comercio de la República; había muchos otros intereses particulares que deseaban participar en la construcción del puerto, y á toda esta masa de intereses individuales, ajena y contraria á los intereses nacionales, le fué fácil encontrar órganos de la prensa que se pusieran á su servicio y que rompieran fuego contra la idea de hacer un puerto en la capital, y lo hicieron con todo el encarnizamiento con que se defiende el interés particular, y, en este caso, llegando hasta hacerse cuestión de

nacionalidad y reclamando para los ingenieros argentinos la construcción de la obra, cuando esa misma reclamación no se hacía para los ingenieros argentinos tratándose de otras obras.

Esta ley fué sancionada en medio de esa lucha, y forzosamente tiene que llevar la huella y las cicatrices, diré así, de ella; y los que hemos conocido esto, en todo su desenvolvimiento, podemos explicarnos ciertas cosas que hoy día sería difícil explicárnoslas.

Cuando una Nación quiere construir una obra, como el puerto de Buenos Aires, el Congreso ordena que se construya con arreglo á las necesidades que se piensa satisfacer; pero jamás se le ocurrió, cuando ordenó que se construyera el puerto, que él valiera 20.000.000, ni un peso más ni un peso menos, aunque fuera necesario un poco más para satisfacer las necesidades. Es como si el Congreso autorizara mañana la construcción de un ferrocarril, que la Nación necesita, de Bahía Blanca al Neuquén, por 10.000.000 de pesos; pero si esta cantidad no alcanzara y no se pudiera gastar ni un medio más, se expondría á que este ferrocarril quedara en mitad del camino.

La cuestión del dinero es una cosa secundaria: la Nación ordena que se gaste en esa obra lo que estrictamente es necesario para ejecutarla, con arreglo á las necesidades que conviene satisfacer.

Pero uno de los grandes argumentos que se hacía contra este puerto, era que iba á costar 70.000.000, según cálculos hechos por ingenieros que se reputan con conocimientos y experiencia en la materia, y que no los tenían como lo probaron después. Hacían cálculos exagerados, la prensa los repetía con gran júbilo, y, naturalmente, tenía que intimidar al Congreso, que intervenía en esta discusión, el autorizar obras que podían asumir estas proporciones fuera de toda relación con los recursos del gobierno. Y una de las transacciones á que hubo de arribar, para que la ley pudiera ser sancionada, fué esta: fijar el valor de las obras: y se fijó en 20.000.000. Es esa la razón de ser de ese artículo.

Sancionada la ley, pasó al Poder Ejecutivo, se hizo el primitivo contrato y en seguida tuvieron que fijarse los precios unitarios y hacerse los planos definitivos de la obra. Natural-

mente, los ingenieros que estuvieron encargados de hacer los planos definitivos del puerto, se vieron encerrados dentro de este molde de los veinte millones y obligados á resolver este problema: hacer un puerto para la capital de la República, sin que, con arreglo á los precios unitarios convenidos con el gobierno, pudiera gastarse más de veinte millones.

Era ponerlos, diré así, en un lecho de Procusto, era obligarlos á hacer una obra hasta cierto punto, contrahecha, por la violencia que sobre ellos ejercía este límite.

Y, efectivamente, se presentaron los planos y fueron aprobados; y para que el Congreso tenga una idea gráfica de lo que se habían visto obligados á hacer por esta cláusula, le diré que esa gran dársena sur, una de las más hermosas obras del puerto, que comunica la entrada del Riachuelo con el dique número 1, estaba proyectada en una tercera parte, y para comunicar éste con el canal del Riachuelo, se había trazado un pequeño canal, en el que no había más que lo necesario para que pasara un barco. Eso se había hecho simplemente por razón de economía.

El gran muro exterior, destinado á protejer estas obras por los siglos de los siglos, se había proyectado de madera; los almacenes de los depósitos, destinados á recibir todas las mercaderías habían sido disminuídos en número y se les había suprimido los sótanos indispensables para colocar las mercaderías: en fin, se había hecho una porción de supresiones de obras indispensables, se habían restringido en sus dimensiones hasta hacerlas entrar, aunque forzosamente, dentro de ese molde de los veinte millones. En estas condiciones, fué aprobado el contrato y empezaron las construcciones.

La construcción empezó por la dársena sur, é inmediatamente que se vió que lo que se iba á construir era una pequeña dársena, comunicada por un estrecho canal con el antepuerto del Riachuelo, y que con pequeño gasto más, insignificante en relación á la obra, se podía hacer la inmensa dársena que hay hoy; la misma oficina de ingenieros nacionales—uno de los enemigos más encarnizados que ha tenido el puerto—el ingeniero inspector, todos los que tienen ojos para ver, comprendieron que era un absurdo, que era un contrasentido, que era hasta conspirar contra los intereses de la Nación el no

hacerlo, y que la dársena debía construirse como está construída hoy.

El ingeniero inspector del gobierno observó, el Departamento de Obras Públicas reconoció, todas las autoridades dijeron efectivamente, y el gobierno ordenó que la dársena se hiciera como debía ser; porque hubiera sido criminal por parte del gobierno que, por economizar quinientos ó seiscientos mil pesos, hubiera privado al puerto de Buenos Aires de esa gran entrada, de esa gran dársena. Y aquí fué el primer decreto del gobierno ordenándole á los contratistas que prolongaran la dársena y unieran sus muelles con los muelles del Riachuelo, y establecer el gran camino de circunvalación que lleva hoy desde esta capital hasta la Boca por el bajo.

Considerar como un crimen la resolución tomada por el poder administrador, en esa fecha, es acusarle de haber entendido los verdaderos intereses del país, de haber tomado sobre sí la responsabilidad de alterar el plan primitivo para que respondiera mejor á las exigencias y necesidades que estaba llamado á servir.

Vino en seguida la construcción del muro exterior, y el ingeniero inspector observó que este muro exterior, construído de madera, tenía una duración muy limitada, que construyéndolo de piedra sería una obra eterna, si se me permite la palabra, que la diferencia entre las dos no era tal que pudiera autorizar la economía, y que el gobierno, si no quería verse expuesto dentro de un número de años más ó menos corto, á tener que rehacerla, debía ordenar desde ya que se construyera de piedra.

El Departamento de Obras Públicas reconoció que la indicación era fundada, que había verdadero interés en proceder á la construcción de la obra en la forma indicada, y entonces se ordenó la construcción en esa forma.

Vino en seguida la construcción de los depósitos, se hicieron éstos y la aduana fué la primera en observar que el número de depósitos destinados á recibir las mercaderías, no era suficiente para atender al movimiento comercial que el mismo puerto estaba despertando; que no había comodidad para depositarlas—no se habían hecho sótanos en ese tiempo—y que creía que los nuevos almacenes que se construían al borde de los

diques, debían ser mayores en cantidad y en capacidad, con grandes sótanos destinados á recibirlas.

Estudiada la cuestión por todas las oficinas del ramo, por la Administración de rentas, por la aduana, y por el Departamento de ingenieros, la opinión no pudo ser sino uniforme. Entonces, el Poder Ejecutivo ordenó que los nuevos depósitos se construyeran en mayor número y con grandes sótanos.

Era evidente que todas estas obras, que iban mejorando la obra general del puerto, haciendo que ella respondiera á todas las exigencias del comercio, iban aumentando insensiblemente su costo; y todos los pagos que se libraban á favor de estas obras se iban imputando al crédito de veinte millones, que la Contaduría tenía abierto para las obras del puerto.

Llegó un momento en que la Contaduría dió cuenta de que iban á agotarse los veinte millones; y las obras del puerto, naturalmente, no estaban terminadas.

La ley de concesión establece que el Poder Ejecutivo debe dar cuenta al honorable Congreso, anualmente, del progreso que siguiera la ejecución de las obras, por medio de una memoria especial. Este requisito de la ley no ha sido cumplido hasta el año 91, en que el Ministro del Interior presentó al Congreso una memoria especial, en la que se detalla todo esto que vengo diciendo, en que se da cuenta del progreso que habían seguido las obras del puerto, de las innovaciones que se han introducido, la razón de ser de cada una de ellas y su costo; se acompañan, como anexos, todos los informes de las oficinas respectivas, y se pone al Congreso en pleno conocimiento del estado de las obras en ese momento, de las que se han construído y de las que se van á construir, de lo que se ha invertido y lo que es necesario invertir.

De manera, que el Poder Ejecutivo cumplió con comunicar al Congreso lo que había sobre este importante asunto, y el Congreso estaba habilitado para entrar á juzgar sobre el acierto del Poder Ejecutivo en esta cuestión, y sobre las inconveniencias ó ventajas que pudiera haber en continuar con esas modificaciones, que, indudablemente, mejoraban la obra; y el congreso nacional aprobó la conducta del Poder Ejecutivo, y digo que la aprobó, no porque haya dictado una ley especial en ese sentido, porque no era necesario que así

fuera, sino porque, entregada á la Comisión de Presupuesto esta memoria y solicitado por el gobierno un crédito de 2.400.000 pesos para continuar los trabajos durante el año subsiguiente, la Comisión de Presupuesto aconsejó á la honorable Cámara de Diputados, que votara la suma: la Cámara la votó y el Senado lo confirmó, y en la ley de presupuesto, que es una ley que tiene tanta fuerza y alcance como cualquiera otra, está establecido que las obras deben continuar en la forma en que en ese momento se ejecutaban, con sus reformas y sus agregaciones, y que el Congreso votaba al Poder Ejecutivo los fondos necesarios para continuarlas.

De manera que, por mi parte, afirmo que la conducta del Poder Ejecutivo, en esta cuestión, ha sido perfectamente correcta, que ha estado dentro de la ley, mientras no se ha llegado á la suma de veinte millones, que estaba autorizado por la ley-contrato para hacer las modificaciones que creyera convenientes en la ejecución de las obras, y que el único inconveniente que pudiera existir, es que le faltaran los recursos para pagarla, ó el Congreso le negara esos recursos, hecho que no existió, porque el Congreso, lejos de negárselos, se los ha votado anualmente.

De manera, que no sólo ha sido correcta la conducta del Poder Ejecutivo, no sólo ha respondido á los verdaderos intereses de la Nación, sino que ha merecido la aprobación del Congreso nacional en la forma más elocuente: dándole los dineros al efecto.

Ahora por el cálculo hecho por el ingeniero inspector de las obras, señor Stavelius, y ratificado por los ingenieros del Puerto Madero, señores Hawkshaw, la definitiva conclusión de las obras del puerto, con todas las innovaciones decretadas por el Poder Ejecutivo, exigen aún la suma de seis millones cuatrocientos mil pesos, y es eso lo que el Poder Ejecutivo viene á pedir al Congreso: que le conceda esa cantidad para poder terminarlas, y creo que el Congreso debe votar la suma que se le pide. Pero, anticipándome á la discusión en particular, voy á pedir que se cambie la forma del proyecto; y ya que estoy en estas ideas, quiero explicar todo mi pensamiento. Yo creo que ha habido grandes errores por parte de las últimas administraciones, al suspender ó disminuir enormemente los trabajos del puerto.

Digo que ha habido errores, porque cuando se tratan estas grandes cuestiones de interés público, hay que proceder con el lápiz en la mano y saber calcular lo que importan estos procedimientos en definitiva. En una época muy difícil para el tesoro, sumamente difícil cuando la renta era insignificante, casi nula (comparada con la de hoy), las obras del puerto proseguían con relativa actividad; se gastaban trescientos mil pesos mensuales en su ejecución.

Los mayores enemigos del puerto, y otros, poco amigos de las personas que desempeñaban el Ejecutivo en esa época, decían que todo eso era favoritismo hecho al señor Madero, con perjuicio del interés público.

Lo que se consultaba entonces eran los verdaderos intereses de la Nación, porque estábamos en momentos de crisis, en que el comercio y la industria estaban abatidos, y que el gobierno debía propender á aliviar, por todos los medios á su alcance, á fin de proteger estos grandes intereses; y una de las obras más importantes en todo sentido era, indudablemente, la del puerto de la capital.

Lo que el puerto de la capital produce, no es seguramente el interés que anualmente da al Tesoro nacional, en forma de derechos de puerto, almacenaje y eslingaje.

Y aunque su producido actual cubra más de un 6 % del capital invertido y hace de la obra del puerto una obra financiera ventajosa para el país, eso es insignificante, pues aunque nada diera la obra del puerto, sería siempre sumamente conveniente.

Es debido al puerto de Buenos Aires que nuestra industria ganadera toma hoy el desarrollo que todos vemos y que se abre para ella un porvenir tan grande.

La exportación de carne viva sólo se ha hecho posible gracias á los docks de la capital, que colocan al buque portador junto al embarcadero y al vagón del ferrocarril.

Lo que ese hecho significa para el progreso y la riqueza de la República, sería difícil que nadie lo calculara en todo el desarrollo que puede tener en el porvenir, y ese solo hecho hubiera justificado el gasto del puerto de Buenos Aires.

Si alguien ha pasado por la dársena Sur, habrá visto en la margen opuesta grandes pilas de carbón.

El hecho habrá parecido insignificante, y sin embargo, tiene una trascendencia enorme.

Con nuestro mal puerto, el negocio de carbón de todas las empresas de navegación se hacía antes en Montevideo; á Buenos Aires sólo llegaba al azar, lo traían los barcos en forma de lastre, en partidas pequeñas unas veces, y grandes otras, según la época del año.

Resultado: que este combustible, que es alma de todo movimiento industrial, tenía fluctuaciones inmensas de precio: había meses que valía siete pesos oro, y meses que valía veinte, y toda la industria, que tenía que proveerse de este elemento para marchar, estaba sujeta á estas violentas oscilaciones.

No había en el país reserva alguna, y excuso decir los inconvenientes que eso podía acarrear, encarado bajo otro aspecto, en otro orden de ideas.

El puerto de la capital y el de La Plata, han traído el negocio de carbón á las puertas de Buenos Aires: hoy se elevan esos numerosos depósitos, que están ahí para servir á cualquiera de las necesidades de la industria y del gobierno; se ha regularizado el precio de este artículo tan importante, prestándose á la industria general del país un servicio inapreciable.

Se calcula que en otra época el movimiento comercial del puerto de Buenos Aires, era la mitad ó la tercera parte del actual; que se perdía á consecuencia del mal puerto que había, por exceso de fletes, de estadía, por pérdidas en la carga y descarga, un valor aproximado á cuatro millones de pesos oro anuales, que el comercio de Buenos Aires arrojaba al río de la Plata.

No quiero calcular lo que el erario perdía por contrabandos, fácil es suponer que habrán existido con ese puerto abierto: cuando aún en los docks y dársena de la capital, se descubren diariamente.

Todas esas cantidades sumadas representan lo que para la Nación significa el puerto de la capital, y todas ellas dirán lo que importa para el país el terminar uno ó dos años antes esta grande obra. Y esos diques número uno y dos, que están actualmente en ejercicio, fueron entregados al servicio público y pagados durante aquella época de penuria nacional, y creo deber reclamar para la administración de aquel tiempo, el

haber tenido esta previsión, el haber sabido desafiar la calumnia pública, descuidarla, menospreciarla y servir al país, propendiendo á la más rápida realización de esa obra.

Y para que se vea cómo perjudica al país esta demora, he querido hacer un pequeño cálculo.

El dique número 3 está concluído; pero no tiene depósitos de aduana, es decir, le falta lo principal para que pueda ser entregado al comercio nacional.

Hoy día está entregado exclusivamente para ser ocupado por buques de guerra, por buques de la armada nacional, por uno que otro buque que tiene que buscar un refugio, porque no caben en otros diques; pero, no da renta alguna.

El dique número tres cuesta á la Nación tres millones cuarenta mil pesos oro sellado, que han sido pagados á los contratistas, por lo cual el gobierno está pagando un 6 por ciento de interés anual. Fué entregado al servicio público el año 1892, en marzo; el interés, al 6 por ciento, del 1° de marzo hasta 1896, suponiendo que en esa fecha estén concluídos los depósitos (falta concluirlos), serán cuatro años, importará setecientos veintinueve mil seiscientos pesos oro; es decir, que el gobierno, mientras discutía con el particular, señor Madero, sobre si tenía ó no derecho á construir esos almacenes, sobre si estaban incluídos ó no en el contrato, ha dejado pasar cuatro años.

Es decir, que por saber si debía gastar 100.000 pesos más ó 100.000 pesos menos, ha perdido 729.000; de manera que, sólo con el interés que hubiera economizado á la Nación mandando construir esos depósitos y entregándolos al servicio público, hubiera tenido lo bastante para hacer todos los depósitos de todo el puerto de la Capital.

Las otras obras, señor Presidente, que podrían haber estado concluídas hace tiempo, han sido demoradas ¿por qué? Porque la partida asignada se disminuyó al principio á doscientos mil pesos mensuales, y el año pasado se redujo á menos de cien mil, de manera que la obra se construye, como todo el mundo puede verlo: uno que otro tren arrastrando tierra; una que otra draga trabajando; uno que otro peón perdido en la inmensa extensión. El resultado práctico de esa demora es el siguiente: El costo actual del dique número cuatro, que no está concluído,

es de tres millones veinte mil pesos, suma por la cual la Nación está pagando interés; pudo haberse concluído en julio de 1894 y no se concluirá, según los trabajos que se hacen actualmente, hasta julio de 1897; son tres años; al seis por ciento, son quinientos cuarenta y tres mil pesos oro que pierde la Nación.

La dársena norte. Su costo actual es de dos millones ciento noventa mil pesos; pudo haberse concluído á principios de 1893, y, según los trabajos que se practican, no lo estará hasta 1896, tres años que importan trescientos noventa y cuatro mil doscientos pesos.

Véase lo que cuesta la demora del dique número tres. Lleva perdidos la Nación, por esta manera de trabajar, alrededor de un millón seiscientos sesenta y seis pesos.

De manera, señor Presidente, que resulta de estos números, incuestionables, indiscutibles, que no gastar no quiere decir economizar, y que este empeño de ahorrar á la Nación algunos pesos, con la mejor y más santa de las intenciones, cuando se traduce por demorar las obras indefinidamente, viene á dar un resultado contraproducente y á ocasionar á la Nación perjuicios de muchísima consideración.

Excuso decir cuál es el perjuicio que sufren los intereses generales con la demora de estas obras. Cuál sería el movimiento que tendría hoy la industria y el comercio, teniendo el puerto entero entregado á su servicio, en vez de dos diques. Diré algo más, que si esas obras hubieran estado completamente concluídas, si junto con la conclusión de estas obras se hubiera concluído la construcción de ferrocarriles que debían ir al costado de los almacenes, levantadas las actuales líneas, tendríamos un cambio completo en el aspecto de toda esa parte de la ciudad, y esa inmensa cantidad de tierra que tiene la Nación disponible, y que un día enajenada va á reducir el costo de la obra del puerto de la Capital á una cantidad casi insignificante, estaría hoy entregada á la industria particular y cambiado por completo el aspecto y hasta las condiciones higiénicas de esa parte importante del municipio.

Se ha dicho, señor Presidente, que los precios unitarios del costo del puerto eran subidos, y que los empresarios estaban haciendo grandes utilidades. Sobre esta parte no puedo decir

nada, y sería muy difícil hacerlo; pero yo tengo motivo para inducir que no hay nada de esto.

Hay un dato comparativo, que ya tiene gran base. El puerto Madero tiene 654.900 metros cuadrados de agua; el puerto de la Plata tiene 182.500 metros cuadrados. El puerto Madero tiene 9.500 metros lineales de muelle; el de La Plata tiene 2.500.

De manera que, en extensión de agua, es más de cuatro veces mayor, y en extensión de muelles, lo es más de tres veces y media.

El puerto de La Plata, que es un puerto bien construído, honestamente construído, le costará á la provincia hoy, alrededor de 20.000.000 de pesos, tal vez 19.000.000 por todo; de manera que el puerto de La Plata, que es la tercera parte de la extensión que tiene el puerto Madero, cuesta 20.000.000; no puede decirse que el puerto Madero es caro por 30.000.000.

Es una base de juicio.

Además, cuando se trata de sumas tan enormes como 25.000.000, cualquier suma ganada sobre esta cantidad tiene que ser considerable. Un empresario que ganara un tanto por ciento crecido sobre una obra de 25.000.000, tendría que hacer una fortuna colosal; sin embargo, todos sabemos que es muy difícil esconder las fortunas y hasta hoy nadie ha visto cuáles son las fortunas que han partido del puerto Madero, y la verdad es que, con esa suma tan crecida, algunas pudieran haberse hecho.

De manera, que yo deduzco que estas obras se están haciendo en condiciones favorables. Yo no dudo que los empresarios deben reportar algunas utilidades,—bien las merecen,—creo que algo más que una fortuna le deberá la Nación al señor Madero por los servicios que ha prestado al país, por la dedicación, por el patriotismo que puso al servicio de esta obra; pues el señor Madero no era un empresario que buscara el lucro, sino un hombre animado por una alta idea patriótica, por una verdadera pasión por este gran puerto, al que ligó toda su vida y el que le costó la vida. Y cuando la Nación ha vinculado su nombre al puerto, ha hecho una verdadera justicia y ha de llegar un día en que se diga que la obra del puerto Madero fué la más grande, la más fecunda, la más barata y la

más honestamente construída de todas las obras que ha realizado la Nación.

Todo esto, señor Presidente, es para fundar una indicación que voy á hacer. Es necesario que el puerto Madero se concluya inmediatamente; la Nación comprendo que no puede invertir en esa obra cantidades ilimitadas; pero conozco á esa empresa, he tenido muchas ocasiones de tratar con ella, como miembro del Poder Ejecutivo, y sé que una de las grandes ventajas que ofrece, es que posee fuertes capitales y los constructores son una firma muy poderosa. Esto les permite poder acordar largos plazos para el pago de esas obras, mediante el interés corriente que no es grande, pues al Poder Ejecutivo nunca le han cobrado más del seis por ciento y ha habido ocasiones en que han admitido plazos muy largos para cobrar estos trabajos, habiendo sido esta una de las causas que evitó que en épocas difíciles se paralizaran las obras.

De manera, que tengo la convicción de que el Poder Ejecutivo podría hoy convenir con la empresa constructora del puerto la rápida construcción de las obras, debiendo abonar su importe en anualidades que no excedieran de la fijada por el proyecto, es decir, de un millón seiscientos mil pesos, y con estas ideas y con estos propósitos, voy á permitirme pedir una modificación.

El artículo diría así: El Poder Ejecutivo hará los arreglos necesarios para la pronta terminación de las obras, no debiendo abonar más de un millón seiscientos mil pesos anuales, á contar desde el 1° de enero de 1896; pudiendo invertir en los meses que faltan del corriente año, hasta trescientos mil pesos oro.

Es decir, que convenga con los empresarios del puerto en entregarle, por anualidades, la suma de un millón seiscientos mil pesos, debiendo ellos proceder á concluir las obras en un término muy breve.

Yo creo, señor Presidente, que el Poder Ejecutivo, con este procedimiento, habrá economizado mucho dinero para la Nación, y habrá hecho un servicio muy grande al comercio y á la industria de la República.

En cuanto á los diques militares, los diques de carena, de que se habla en este artículo, están involucrados en el artículo 1° y pueden dar lugar á cierta confusión que es conveniente disiparla.

El diqué de carena, es, indudablemente, un elemento indispensable en un puerto como el de la capital, pues no es posible admitir que la inmensa cantidad de buques que entren á él no tengan, en caso de un accidente, dónde reparar sus averías.

Sé, además, que hay un interés nacional muy grande en que se construyan, puesto que la marina de guerra nacional los necesita.

Estas obras no fueron incluídas en el proyecto primitivo y ni el gobierno está obligado á entregárselas á los señores Madero, ni estos señores están obligados á construirlas.

Parecerá raro que estas obras no fueran incluídas en el contrato, pero quedaron fuera, por no caber dentro de los veinte millones.

Creo, y he creído siempre, que la Nación deberá mandar construir esos diques; pero creo también que debe dejársele en toda libertad para proceder; que contrate su construcción con los empresarios actuales ó con otros empresarios.

Yo, para mí tengo que será muy difícil que ningún otro empresario pueda construir los diques en mejores condiciones que en las que lo pueden hacer los actuales contratistas, por la sencilla razón de que ninguno tiene los elementos de trabajo que tienen ellos aglomerados en el puerto. Otra nueva empresa tendría que adquirir maquinarias y todos los demás poderosos elementos que la actual tiene disponibles; pero la verdad es, y no sé si en esto habrá algo de egoísmo, que yo desearía que fuera otra empresa la que hiciera estas obras.

Estoy de tal manera interesado en justificar estas obras, que desearía tener un punto de comparación y que la opinión pública lo tuviera y esto se conseguiría viniendo otra empresa á trabajar los diques de carena y podrían compararse las obras y precios que ella hiciera con las obras y precios que hicieran los contratistas actuales.

Pero sé también,—y no sé hasta qué punto pueda decir lo que no debiera quizá, pero quiero hacerlo, porque mucho le debo á la memoria del señor Madero, mucho le debe el país, y quiero hacer esta última justicia,—sé que en el testamento del señor Madero le ordena á sus hijos que, una vez terminadas las obras del puerto, si la Nación necesita un dique militar, procedan á hacerlo, sin cobrar utilidad de ninguna clase, haciéndolo

dole sólo pagar el costo de construcción, poniendo á su servicio todos los elementos de que disponga la empresa Madero.

Sé algo más: que les ordena que construyan una oficina hidrográfica en la entrada del puerto, que la provean de todos los materiales que requiera y que se la entreguen al gobierno una vez que éste se haga cargo del puerto.

De manera, que tengo la seguridad de que, si la Nación se empeña, va á poder construir en el puerto de la capital la dársena militar en condiciones más favorables que lo haría en cualquier otra parte; pero de cualquier manera que sea esto, debe ser un artículo separado, para que de ningún modo se considere obligado el Poder Ejecutivo á contratar estas obras, que están fuera del contrato, y entonces, pediría que se suprimiera del art. 1° y se pusiera en el art. 2°, fijándole un límite de precio, porque no se dice cuánto queda autorizado á gastar el Poder Ejecutivo; no se dice si este gasto ha de ser además del ya autorizado para un dique militar, que creo se va á construir en el puerto de La Plata. Creo que estos puntos deben aclararse.

Siento haber ocupado tanto tiempo la atención de la Cámara, pero debía hacer esta exposición, porque me iba á oponer á la moción de aplazamiento del señor senador por la capital.

Creía que estaban todos los datos necesarios para poder resolver esta cuestión y que hay urgencia en solucionarla. Tengo entendido que hay la amenaza de la suspensión total de las obras por haberse agotado los recursos, lo que podría traer perjuicios considerables y, por consiguiente, hay un verdadero interés en que esta cuestión se resuelva.

He dicho.

Sr. Irigoyen—Pido la palabra.

No tengo interés en el aplazamiento de esta cuestión; lo he indicado, porque me parecía que era conveniente para que el Senado se pronunciara con pleno conocimiento de los hechos y de las conveniencias públicas y dar también tiempo al señor Ministro para que pudiera recoger algunos antecedentes, que quizá convendría traer, sobre el carácter, la extensión y probable importancia de las obras que deben practicarse.

El señor senador por Buenos Aires nos ha manifestado toda la importancia de esta obra del puerto de la capital. Yo tengo

que felicitarme de las ideas que él ha dado, puesto que, como empecé por manifestarlo, es una de las obras públicas que siempre recordaré con satisfacción; he intervenido en ella y he podido llegar á fijar las bases fundamentales para su realización.

También me anticipo á expresar que he dado, antes de que el señor senador hablara, la opinión de que no haría oposición á la parte fundamental de este proyecto, porque comprendía que las obras del puerto de Buenos Aires debían terminarse, y debían terminarse sin mayor retardo.

Pero si bien en todo esto estamos de acuerdo con el señor senador, nos distanciamos completamente en la apreciación de los principios, que yo llamaré constitucionales ó administrativos, y me parece que las observaciones que él ha hecho, carecen de significación, desde este punto de vista. Empiezo por manifestar, que bajo la prisión de la resistencia que encontraba infundadamente en una parte de la opinión, el proyecto del puerto había sido necesario que los proponentes lo encuadrasen, diremos así, en la menor suma del presupuesto de esa obra, que había tenido que reducirse, como una transacción con la resistencia que encontraban en la opinión.

El señor senador nos decía: pero cuando se trató de dar principio á la obra, ya se comprendió que aquello era deficiente, que no respondía á las necesidades. Se vió que la comunicación entre la Dársena y el Riachuelo era tan estrecha, que no podían pasar los buques que ya venían á nuestro puerto. Se apercibieron de que los muros que estaban proyectados de mampostería, no tenían la resistencia necesaria, ó la duración conveniente, y que era preciso cambiarlos por muros de materiales, y hacía notar otras deficiencias del contrato, que fué preciso subsanar por actos del Poder Ejecutivo.

Lo primero que se desprende de este recuerdo del señor senador, es que no procedemos en estas grandes obras públicas, porque al fin grandes obras son éstas en que se gastan 20, 30, 40 millones de pesos oro, que no procedemos con el conocimiento, con la atención necesaria, y que no hay regla fija de administración.

Si estos procedimientos hubieran de perpetuarse, si hubieran de encontrar disculpa siquiera en el Congreso, nada sería más fácil (no ha tenido lugar felizmente en este caso) que em-

barcar á la Nación en obras de gran gasto, en obras, que si una vez pueden tener la importancia que hoy tiene el puerto Madero, en otros casos pueden no tenerla, y con presentar al Gobierno presupuestos y planos deficientes, con celebrar contratos por diez millones de pesos, se tendrían los medios de dar mayor ensanche á esas obras, diciendo que lo que se estaba haciendo era deficiente, que no se había tenido todo los antecedentes y estudios científicos de la cuestión, y que era indispensable dar mayor ensanche á sus trabajos, cambiar su construcción, y el Poder Ejecutivo, por sí sólo, se encontraría autorizado á decretar estos cambios y arrojar sobre la Nación erogaciones más ó menos sostenibles.

El señor senador me ha de permitir observervarle: ¿porqué dudar que el Congreso, que es el único poder que está autorizado para decretar gastos, había de ser indiferente, insensible á todas esas modificaciones que han podido reclamar las obras del puerto, sus planos, sus presupuestos? ¿No es lo constitucional que el Poder Ejecutivo diera cuenta de los inconvenientes que encontraba en la realización de la obra, del error de los cálculos que había hecho, de la deficiencia de los planos que había aprobado, de la insubsistencia de los presupuestos que había firmado, y dijera al Congreso, franca y lealmente: se necesita corregir esta obra, aumentar el costo de ella, y solicito para esto que se amplíe el crédito en tantos ó cuantos millones de pesos?

Creo que esto era lo regular...

Sr. Pellegrini—Se dió cuenta el año 91.

Sr. Irigoyen—Creo que esto es lo que realmente está previsto en la Constitución, y lo que me parece que aconseja el buen sentido con que todos deseamos proceder.

El señor senador me acaba de recordar que dió cuenta el Poder Ejecutivo en una memoria el año 91. La obra, entiendo que ha debido empezar el 85 ó el 86?

Sr. Pellegrini—El contrato se firmó en Octubre del 86, y la obra se debe haber empezado á principios del 88.

Sr. Irigoyen—Muy bien, señor.

Las modificaciones fueron, me parece, introducidas al firmar el contrato definitivo.

Sr. Pellegrini—No; las primeras fueron en el año 89.

Sr. Irigoyen—¿Las modificaciones?

Sr. Pellegrini—Sí, señor.

Sr. Irigoyen—Las modificaciones fueron acordadas por el Poder Ejecutivo el año 89; y recién el año 91 ha presentado el Poder Ejecutivo una memoria que estaba obligado por la ley del puerto á presentar anualmente;—de manera que él ha venido á dar cuenta de las obras que ya por sí sólo había autorizado, de las modificaciones que ya se habían hecho.

Bien, señor; no deseo, como lo he manifestado, sino reclamar que todo acto que importe gastos, alteraciones de leyes dictadas por el Congreso, no puede disculparse acordando al Poder Ejecutivo esta connivencia, esta omnipotencia para resolver cuestiones que él sabía de antemano que debía contar con la cooperación del Congreso, si, como es natural, está animado de propósitos patrióticos y que interesen al progreso del país.

En cuanto al proyecto que está en discusión, persisto en mi opinión, que debemos resolverlo en la próxima sesión; no porque yo me oponga: adelanto mis observaciones, porque declaro que las doy por terminadas con esta rectificación, diré así, que hago al procedimiento del Poder Ejecutivo en todas las épocas anteriores; pero creo que conviene que votemos inmediatamente, para que puedan los señores de la Comisión, y quizá algún señor senador que lo estime necesario, obtener algún dato, que yo también desearía tener...

Sr. Figueroa (F. C.)—Haría indicación para que se levante la sesión.

Sr. Pellegrini—Podría votarse en general el proyecto, y en seguida levantarse la sesión.

Sr. Irigoyen—No hay inconveniente.

Quiero dar como última razón esta: hay una gran contradicción en todos los actos del mismo Poder Ejecutivo, según las administraciones.

El señor miembro informante de la Comisión, nos ha dado lectura de una resolución de la administración en tiempo del doctor Sáenz Peña, creo, declarando que no se debía gastar más en las obras, y que se debían suspender.

Sr. Figueroa (F.C.)—Firmado por el señor ministro, doctor Escalante.

Sr. Irigoyen—Muy bien, señor.

En la administración anterior á la del Dr. Sáenz Peña, por el contrario, se creía que debían llevarse adelante, aun cuando se hicieran modificaciones en ellas y en su costo, y creo, francamente.....

Sr. Figueroa (F. C.)—La misma administración con distintos ministros.

Sr. Pellegrini—No era lo mismo.

—(Risas)

Sr. Figueroa (F. C.)—Creía que se refería al decreto firmado por el señor ministro Anchorena.

Sr. Irigoyen—Bien, señor; yo creía que eran distintas: si es la misma, tanta más razón para mí.

Sr. García—Tiene razón el señor senador por Catamarca, porque esa administración pidió los dos millones cuatrocientos mil pesos.

Sr. Figueroa (F. C.)—A no ser que se llame administración la de cada ministro!

Sr. Irigoyen—Yo creo, realmente, que va á ser indispensable no votar el proyecto.....(puede votarse en general, puesto que yo no tengo ánimo absolutamente de hacer oposición á él) ya que el mismo señor senador por Buenos Aires parece que se propone modificar algunos de sus artículos y que sería posible que, en la próxima sesión, el Poder Ejecutivo, de lo que yo me felicitaría mucho, nos pudiera manifestar cuál es su pensamiento definitivo en esta cuestión.

Creo que debe practicarse este trabajo: qué extensión debe tener y qué forma debe adoptarse; si debe adoptarse la de la licitación, si debe adoptarse la del contrato con los mismos constructores actuales.

Me parece que, por todo esto, convendría dejar...

Sr. Pellegrini—Podemos votar el proyecto en general, y levantar la sesión.

Sr. Irigoyen—Puede votarse el proyecto en general.

—Asentimiento.

Señor Presidente—Se va á votar si se aprueba en general el proyecto en discusión.

—Así se hace, y resulta afirmativa.

Señor Presidente—Se va á votar la moción del señor senador por Catamarca: que se levante la sesión.

—Se vota y aprueba.
—Eran las 4.40 p. m.

Angel Menchaca,
Director de taquígrafos.

SESION DEL H. SENADO

21 Setiembre 1895.

Señor Presidente—Continúa la discusión en particular del proyecto sobre el puerto de la Capital.

—Se lee:

Artículo 1º—Se autoriza al P. E., para invertir hasta la suma de *seis millones cuatrocientos mil pesos oro sellado* en la terminación de las obras del puerto de la Capital; pudiendo contratar, con ó sin licitación previa, la construcción de diques de carena anxos al puerto.

Señor Ministro del Interior—Pido la palabra.

En la última sesión en que se discutió este asunto y se votó en general, parece que las diversas opiniones emitidas quedaron de acuerdo en reconocer la conveniencia, la utilidad y las ventajas señaladas ya por el Poder Ejecutivo en su mensaje, de terminar las obras del puerto, que facilita tantas operaciones importantes de comercio y que abre nuevos horizontes, como se demostró entonces, al progreso del país, fomentando y creando nuevas especulaciones, exportación de carnes vivas y reunión de muchos elementos destinados á facilitar industrias nacientes.

De manera que esta parte del asunto no debe tomarse ya en consideración, y llegaremos á discutir los artículos del proyecto en particular.

Sin embargo, el señor senador por la Capital, hizo algunas apreciaciones de mis palabras y del mensaje pasado por el Poder Ejecutivo, que creo deber rectificar, antes de dar otras explicaciones.

Cuando yo manifesté que las adiciones hechas al contrato por los señores Eduardo Madero é hijos, habían excedido de la cantidad de 20 millones votada primitivamente, en virtud, según se expresa en documentos oficiales, de estar el Poder Ejecutivo autorizado para ampliar dichos créditos una vez que los estudios definitivos se practicasen, especificando más todavía este pensamiento en el contrato de Septiembre del 86, que dice que el valor de las obras presupuestadas no podrá exceder de 20 millones de pesos, explicando más bien el hecho, manifesté cómo habían pasado las cosas, sin que dificultad alguna ocurriera hasta entonces.

Dije que los certificados expedidos por las oficinas respectivas para hacer los pagos del puerto, la contaduría los había examinado y aprobado sin hacer observación de ninguna clase, y dije que esto era natural, porque no excediéndose del crédito limitado, no llegaba el caso de que la Contaduría observara nada de esto, pues que no era el Juez de actos extraños al pago mismo de las obligaciones.

Y esto se explica fácilmente, señor Presidente. La cantidad votada era de veinte millones; los certificados no alcanzaban á los veinte millones, y era natural que la Contaduría no opusiese dificultad alguna. El Poder Ejecutivo mismo, sólo vino á notarlo cuando los veinte millones estaban por concluirse, porque la Contaduría observó que no había partida á qué imputar los gastos, y de ahí vino lo que se dijo entonces: las diferentes resoluciones del Poder Ejecutivo á este respecto.

Yo no dije que la conducta del Poder Ejecutivo, ni la de la Contaduría fueran ó no regulares, porque no era éste el objeto del Poder Ejecutivo, ni me correspondía á mí tratar esas cuestiones; lo único que hice fué relatar los hechos como habían ocurrido, decir lo que había pasado, poner á la Cámara en antecedentes, que, por otra parte, los tiene impresos en un folleto remitido por el Poder Ejecutivo, dando cuenta al Congreso del estado de las obras del puerto, según la misma ley lo determinaba, y que yo suponía que detalladamente hubieran sido conocidas y estudiadas en la Cámara.

También el señor senador por la Capital, manifestó que las ideas traídas por el Poder Ejecutivo eran poco definidas,

algo vacilantes, y que creía que debía postergarse este asunto para que, en la sesión próxima, el Poder Ejecutivo, presentara su pensamiento clara y netamente expresado.

Respecto á muchos puntos de este contrato, el pensamiento del Poder Ejecutivo es muy claro y está emitido con precisión en el mensaje con que remitió este asunto á la Cámara.

Pero, hay más: si hubiera duda á este respecto, el hecho sólo de que el Poder Ejecutivo, una vez terminados los fondos votados, haya venido á la Cámara pidiendo la autorización para ampliarlos, demuestra que el Poder Ejecutivo no se creía facultado para decretar nuevos gastos, cuando éstos no hubieran sido autorizados por el Congreso de la Nación.

Que el pensamiento del Poder Ejecutivo era claro, lo manifestaba diciendo que creía que las obras eran necesarias; que el importe de las mismas para terminarlas era de seis millones cuatrocientos mil pesos, según los precios establecidos por el contrato del puerto, y que el Poder Ejecutivo no movería una sola piedra más, si ese crédito no era concedido por el Congreso.

Decía también que había pasado órdenes terminantes al Departamento de Ingenieros para no autorizar certificado alguno que pasara de la cantidad asignada, que era de un millón de pesos para el año 1895.

Respecto á lo de la licitación, se comprende perfectamente bien. El Poder Ejecutivo insinuaba algo para que, en vista de que los precios del contrato Madero, á juicio del Departamento de Ingenieros eran un tanto subidos, pudiera la Cámara, llamando al seno de sus comisiones á los interesados, ver si podía llegar á convenir con ellos algo que no había podido conseguir el Poder Ejecutivo mismo.

¿Y porqué esto, señor Presidente? Por una razón muy sencilla: porque sólo la Cámara tenía la facultad de activar esos trabajos y de decretar los fondos, circunstancias que eran muy favorables para que los empresarios que, teniendo grandes contratos y muchos materiales paralizados y sin empleo, hicieran algunas concesiones para obtener pronta y rápidamente las resoluciones necesarias para la continuación de las obras.

Desgraciadamente, como lo dije en la sesión anterior, no pudo, por más que hizo algún esfuerzo la Comisión, obtener

esas ventajas, y entonces el Poder Ejecutivo, y la Comisión principalmente, creyeron que era una vía muy difícil el entrar á discutir el derecho que podía asistir á los contratistas, cuando ellos habían recibido resoluciones y órdenes del Poder Ejecutivo, que habían aceptado, ensanchando las obras y comprometiendo los dineros del Tesoro para su cumplimento.

Si no se hacía, pues, un acuerdo con ellos, en vez de activar las obras del puerto habríamos tenido una sucesión indefinida de reclamos que las habrían paralizado por completo.

Respecto á las cantidades que importan esas obras y á sus detalles, la Comisión, que me había hecho buscar la víspera de redactar su dictamen, no me encontró en mi despacho, y entonces no pudo tener algunos antecedentes que hubieran sido muy ilustrativos y que ahora me voy á permitir leer á la Cámara.

La cantidad de 6.400.000 pesos, se descompone de la manera siguiente:

Obras á construir de 1º de Marzo de 1895 en adelante, para la conclusión del Puerto de la Capital.

	Determinadas en el contrato é incluídas en el presupuesto primitivo.	Aumento previsto en el contrato, pero no incluído en el presupuesto, y mejoras y modificaciones posteriores.
Para concluir la *Dársena Norte*, con sus boyas y uñas de amarrazón, vías férreas, pescantes, maquinaria hidráulica, etc., se necesitará	$ 114.595,—	$ 224.785,—
Para concluir el *Dique núm. 3*, con sus vías férreas, pescantes, maquinaria hidráulica, almacenes de depósito, pavimento en los muelles, etc., se necesitará.....	237.068,—	1.725.190,—
Para concluir el *Canal Norte*, con sus boyas y valizas de dirección, etc., se necesitará...	2.082.149,—	55.101,—
Suma al frente.....	$ 2.433.812,—	2.005.076,—

Suma del frente.....	$ 2.433.812,—	2.005.076,—
Para concluir el *Dique núm. 4* y *Exclusa*, con sus vías férreas, pescantes, maquinaria hidráulica, almacenes de depósito, pavimento en los muelles, etc., se necesitará.....	699.600,—	2.131.462,—
	3.133.412,—	4.136.538,—
El 7 1/2 % para dirección técnica, gastos de administración, etc., está incluído en la suma total de		7.269.950,—
A DEDUCIR: Materiales sobre el terreno y obra sin colocar		117.209,—
		7.152.741,—
A DEDUCIR: Parte disponible del presupuesto vigente en 1° de Marzo 1895		747.884,—
Crédito necesario para concluir las obras, oro sellado		$ 6.404.857,—

Quedaba, pues, un saldo que el Gobierno no tenía autorización alguna para gastar, de $ 6.404.857, y á esa partida es que respondía el mensaje pasado por el Poder Ejecutivo.

Ahora, respecto de ciertas amenazas veladas, diré así, de que pudiera procederse á hacer una licitación para las obras, no ha sido tan estéril, señor Presidente, el procedimiento adoptado.

Hace un mes, más ó menos, que recibí del Gerente de la empresa, debidamente autorizado, manifestaciones que importan una positiva ventaja, á mi juicio, para el erario. Ofrecía, rescatar las obligaciones que se pagaron al señor Madero, á cuenta de las que recibió una cantidad definitiva y otra cantidad fuerte, con un precio provisional de 63 %, con el derecho de venderlas si los plazos se vencían, al precio que tuvieran, y de obtener el reembolso del Poder Ejecutivo de la Nación, si es que había déficit; si había sobrante, tenía obligación de entregarlo.

Bien, señor Presidente; esas obligaciones, cuando se pasó el mensaje se calculaba que apenas podrían colocarse al 40%, y los contratistas estaban entonces en el derecho de hacer esa venta.

De manera, pues, que las ofertas que ellos hacían eran estas: 1ª, rescate de obligaciones por su costo, pagaderas en mensualidades de 90.000 $ con interés recíproco de 6%; 2ª, construcción del resto de las obras del puerto, incluso los depósitos, á los precios convenidos ó de contrato, y hechos con toda la brevedad posible; 3ª, obligación de construir inmediatamente dos diques de carena en la Dársena Norte á precios que el Gobierno fijará, atendiendo solamente á los costos, con prescindencia de beneficios, quedando el procedimiento para verificar la verdad de esos costos para los contratos, á disposición del Poder Ejecutivo.

Sin perjuicio de estas condiciones, se obligaban los empresarios á dar á las demás obras toda la actividad necesaria, empleando nuevos recursos, fuera de los estipulados y recibidos por ellos; manifestando además que creían terminar todas estas obras antes que dos años se cumplieran, después de firmado el contrato.

Y, como cuarta cláusula, establecían que los pagos efectivos por obras, tanto de diques como del puerto, no pasarían de $ 1.600.000 por año, cualesquiera que fueran las sumas empleadas por estos empresarios.

De manera que, terminando las obras como ellos creían, en dos años, no habrían venido á recibir la mitad del dinero que ellos pudieran invertir, cuya forma de pago facilita terminarlas al erario nacional.

Estos detalles han sido ayer organizados en debida forma por la Comisión, y este es el alcance que tienen, tanto el artículo 1º, como los demás del proyecto.

Debo declararlo, que cuando se habla del contrato de las obras del puerto, entiende el Ejecutivo que se hace referencia al contrato celebrado con los señores Madero é hijos.

El Poder Ejecutivo pondrá su mayor contracción en que las obras se lleven á cabo, y de todos los contratos que de él emanen, de todos los decretos, se dará cuenta especial al Poder Legislativo, y se tendrá el mayor cuidado en la defensa de los intereses públicos.

He dicho.

Sr. Irigoyen.—Pido la palabra.

Siento tener que distraer la atención de la Cámara con una

rápida explicación; pero cúmpleme darla, tanto más, cuanto que el señor Ministro del Interior, me parece que, ó no se ha dado cuenta bien de las observaciones que me permití formular en la sesión anterior, ó, lo que es más probable, yo no las habré formulado con claridad; y, antes de que pueda olvidárseme, quiero declarar que, dadas las palabras referentes á una amenaza velada que creo haber escuchado, no pueden ser dirigidas á mí.

Señor Ministro del Interior.—De ninguna manera.

Sr. Irigoyen.—Lo comprendo así, puesto que no me ocupé en la sesión anterior del fondo de la cuestión; me ocupé del procedimiento administrativo, que califiqué de irregular, y cuya calificación mantengo. Por consiguiente, me complazco al escuchar del señor Ministro, que estas palabras, que me alarmaron, no se referían á mí; se habrán referido á algunos de los otros señores que tomaron parte en la discusión; probablemente al señor miembro informante...

Sr. Figueroa (F. C.).—No, señor; dije que el "tal vez" que está puesto en el mensaje, era una amenaza velada á los contratistas, para que cedieran un tanto de sus exigencias, y ha sido un triunfo que justifica el "tal vez" del mensaje. Dije el "tal vez" ha producido este resultado tan ventajoso. ¿No es así, señor Ministro?

Señor Ministro del Interior.—Sí, señor.

Sr. Irigoyen.—Es decir, es un triunfo de todos.

Sr. Figueroa (F. C.).—Es un triunfo del Ministerio.

Sr. Irigoyen.—Señor Presidente: me parece haber deslindado bien, en las palabras que pronuncié en la sesión anterior, la posición en que me colocaba. Hablando de las obras del puerto, dije que me acordaría siempre con satisfacción de la parte en que tuve que intervenir cuando estas obras se proyectaron, en el contrato primitivo celebrado por el Poder Ejecutivo, y agregué que había prestado, cumpliendo las órdenes que recibí del Gobierno, una atención detenida á este negocio, dando lugar á un cargo que alguna vez se ha formulado, de que en el Ministerio del Interior se retardó demasiado tiempo su solución.

Efectivamente, era una cuestión muy importante, que afectaba intereses públicos de mucha consideración; un asunto

que, como lo recordaba el señor senador por Buenos Aires, encontró grandes resistencias en la opinión; resistencias que el Gobierno debía estudiar y considerar, hasta cierto punto con respeto, porque procedía de las corporaciones científicas, de hombres preparados para estos trabajos, que tenían honrosos antecedentes para que se prestara atención á las observaciones que formulaban.

Recuerdo que, deseando proceder con todo acierto, el Gobierno requirió entonces, además de los consejos de los hombres de ciencia, el concurso de altas personalidades, de hombres ilustrados, y puedo decir en afirmación de esta proposición, que la primera Comisión que se organizó y á la que el Gobierno encomendó también el estudio de este asunto, fué compuesta por el doctor Gorostiaga, el señor Anchorena, el Presidente del Departamento de Ingenieros señor White, el ingeniero Couglan y el ingeniero Dávison.

Fué necesario hacer un estudio muy prolijo, porque se hizo también indispensable traer á consideración, no solamente las cuestiones previas que se suscitaron, sino los diversos proyectos de puertos que habían sido presentados en las administraciones anteriores; estudiarlos todos ellos, analizar la diferencia que tenían con el proyecto presentado por el señor Madero, y expedir una resolución que creo que ninguno de los que tuvieron el honor de compartir las responsabilidades del Gobierno tendrán nunca de qué arrepentirse.

Dejé, pues, claramente consignado, que nada tenía que observar acerca de la importancia de la obra del puerto; que nada pensaba oponer á su pronta terminación, pero que me alarmaba el precedente que en esta obra tan importante se había establecido, precedente que me pareció que no encontraba desaprobación de parte del señor Ministro del Interior, sino que lo disculpaba, según la explicación que daba.

Creo, pues, que puedo ya dejar á un lado la importancia de la obra y la conveniencia de su terminación; la disposición en que yo estoy de prestar mi concurso para que esa obra se realice y termine cuanto antes, habiéndome complacido en escuchar al señor senador por Buenos Aires, cuando puso de manifiesto todas las ventajas que esta obra, tan combatida en otro tiempo, puede producir; satisfacción que es natural que se

produzca en mí, desde que acompañé al jefe de la Administración á aceptar las responsabilidades de esta obra.

Dejaremos, pues, todo esto á un lado.

Pero hay algo que parece no aceptó el señor Ministro del Interior, y no dudo que una explicación que yo le de, hará que él, no sólo esté de acuerdo conmigo, sino que anhele que las doctrinas, los principios que yo he sostenido rápidamente en la sesión anterior, prevalezcan en el Senado y tengan consistencia en la administración del país.

El contrato dicho, fué celebrado sobre esta base fundamental: en ningún caso la obra excederá de 20.000.000 de pesos.

Este fué el contrato primitivo. Posteriormente, en la misma administración, se celebró el contrato definitivo con intervención del Departamento de Ingenieros, y quedó determinado expresamente también que el presupuesto de la obra era de 19.600.000 ú 800.000 pesos.

Tenemos, pues, para la obra del puerto, estos dos hechos fundamentales: primero, la ley que votaba 20.000.000 en obligaciones del puerto con un 6 % de interés; segundo, el contrato primitivo en que los contratistas y el Gobierno estipularon que en ningún caso la obra pasaría de 20.000.000 de pesos, y tercero, el contrato definitivo en el que, con los presupuestos detallados, con los planos á la vista, con todos los datos que se creyó necesario tener presentes, se estipuló que el precio total de las obras era de 19.600.000 ú 800.000 pesos.

Empezaron las obras—los informes ó recuerdos que voy á hacer en esta última parte, podrán ser equivocados, porque no he tenido intervención personal,—empezaron las obras y poco tiempo después, se inició una serie de modificaciones en las mismas, ampliándolas, variando en algunos puntos la forma de construcción, y probablemente emprendiendo algunas otras construcciones.

Estas obras, estas adiciones, estas modificaciones, estas alteraciones de la ley y de los dos contratos firmados por el Gobierno, han sido autorizados únicamente por el Poder Ejecutivo; éste no ha venido nunca á decir al Congreso: las obras contratadas en esta suma, es indispensable modificarlas en tal sentido; es necesario cambiar los materiales en tales y cuales secciones; dar mayor ensanche á las dársenas; construir sóta-

nos, levantar muros y hacer esta serie de alteraciones que se han producido en el contrato. ¿Y cuál es el resultado definitivo? Que cuando se remitió por primera vez al Congreso la Memoria de 1891 á que el señor Ministro se ha referido, se habían gastado ya 4.000.000 de pesos oro más de lo que autorizaba la ley, de lo establecido en el contrato primitivo y en el contrato definitivo.

Yo he censurado esto: que el Poder Ejecutivo por sí solo, sin conocimiento del Congreso, y sin su autorización no podía, en una obra de esta importancia, estar expidiendo resoluciones y autorizaciones que han venido á dar este resultado: un 33 por ciento más sobre el valor de las obras, y que el año 91 ya se debieran cuatro millones más de pesos oro.

Es decir, consigna la memoria: «Las obras ejecutadas «hasta esta fecha cuestan un total de 17.199.000 pesos. De «esta cantidad, corresponde la de 3.983.000 pesos á las obras «ya ejecutadas en virtud de las modificaciones autorizadas por «los decretos mencionados, y el resto á las obras primitivas «contratadas con los empresarios».

Yo, señor Presidente, sostengo que es un principio constitucional, que es un principio fundamental en nuestro orden administrativo, que sólo el Congreso puede autorizar gastos, que sólo el Congreso puede votar fondos, que sólo el Congreso puede decretar obras públicas que importen erogación ó compromiso para la Nación.

Creo que sobre este punto, el señor Ministro no está en disidencia con mi opinión; me ha complacido escucharle hace un momento.

El ha creído siempre que no debía gastarse un peso más de lo que estaba autorizado por ley del Congreso, y esta es la buena doctrina, y este es el buen principio administrativo que yo trato de defender, y estas son las facultades, las atribuciones del Congreso que yo trato, señor Presidente, si me es permitido decirlo así, de reivindicar.

No está en que se nos diga: esta obra es muy buena, esta obra es muy importante, esta obra va á producir beneficios al país.

¿Por qué se ha de atribuir el Poder Ejecutivo solo, el criterio de decidir este punto?

Pues si esa obra arrastra como consecuencia inevitable el pago de fuertes sumas y grandes erogaciones para la Nación, el único que puede autorizarla es el Congreso, y entonces he dicho, me parece con perfecta razón, que los procedimientos administrativos han sido irregulares, han importado una violación del principio constitucional, de las leyes administrativas que nos rigen, y que debemos conservar íntegros para el bien del país y para el bien del mismo Gobierno.

Señor Presidente: esta es una cuestión tan clara, que puede decirse que es elemental entre nosotros. No puede hacerse gasto que no esté autorizado por ley preexistente; sólo en casos extraordinarios, en casos imprevistos, es que puede el Gobierno autorizar por un acuerdo, una obra, un gasto. Una inundación, el puente de una línea férrea que se venga abajo, una epidemia, todo esto puede realmente autorizar gastos extraordinarios; pero ¿con qué condición? Con la de venir inmediatamente al Congreso á dar cuenta de los hechos, á solicitar su aprobación; y entonces no quedan sino dos caminos: ó el procedimiento del Poder Ejecutivo es aprobado sancionándo elo que en los Estados Unidos se llama un *bill* de indemnidad y, el hecho queda regularizado, ó si las resoluciones del Poder Ejecutivo son desaprobadas, entonces cae la responsabilidad sobre el Presidente y los ministros que decretaron la obra, que autorizaron el gasto.

Estos son los procedimientos que tenemos que mantener, si es que queremos que la Administración tenga bases serias alguna vez y que salgamos de este verdadero caos en que estamos cada día más envueltos.

Esto es, señor Presidente, lo único que yo he observado.

Creo, pues, que si crítica puede llamarse la que hice, he de tener en mi favor la opinión del señor Ministro del Interior, porque he criticado una medida ó un procedimiento que no está justificado ni por nuestro sistema constitucional, ni por nuestros principios administrativos, y he tratado de que se mantengan íntegras las atribuciones y facultades del Congreso, único poder con facultad de autorizar estas obras y los gastos por ellas requeridos.

Hecha esta declaración, no tengo nada que observar en el sentido de la única proposición que sostuve en la sesión ante-

rior; pero debo felicitarme de que quizá con aquellas importunas observaciones que hice, haya venido á dar un poco de más claridad al asunto que se trata de resolver.

En la sesión anterior, no se había dado conocimiento de los datos que el señor Ministro se ha servido presentar en este momento á la Cámara. El despacho de la comisión, propiamente lo que importaba, era abrir un crédito de seis millones de pesos para que el Poder Ejecutivo lo invirtiera en las obras del puerto Madero, en la forma que él creyera conveniente. Habiéndome permitido pedir al miembro imformante de la Comisión me dijera si tenía algunos datos, algún conocimiento de los trabajos que debían praticarse, se sirvió, me parece, responderme que no...

Sr. Figueroa (F. C.)—No había más datos en el expediente; pero sabíamos cuál era el costo de las obras, y las que faltaba ejecutar.

Sr. Irigoyen—Y en cuanto al señor Ministro, no alcancé á escuchar explicaciones respecto de los trabajos, de la urgencia de ellos ni de nada que pudiera ilustrar mi juicio. Fué por esto que pedí se aplazara la discusión hasta hoy. El señor Ministro se sirvió traer explicaciones y datos que yo, francamente, no puedo apreciar en este momento, porque mi cabeza no me permite hacer cálculos tan rápidamente sobre la lectura de una planilla; pero, de todos modos, los demás señores senadores están en aptitud de formar su juicio, y siempre habrá habido estas ventajas: primero, que quede al menos, aunque no pretendo que tengan importancia mis palabras, una débil crítica ó protesta respecto de los procedimientos del Ejecutivo en todo lo que ha sido autorizar, sin conocimiento y sin acuerdo del Congreso, extensión de obras y gastos tan fuertes como los que se han hecho; y que quede tambien esto: que podrá el Senado resolver con más luz este asunto, puesto que en la sesión anterior yo no alcancé á comprender si el señor Ministro creía que debía hacerse las obras por licitación ó si creía que debía contratarse con los anteriores contratistas; y que en la misma perplejidad estaba el miembro informante de la Comisión; y si ellos que habían manejado los negocios, que habían estudiado el expediente, no trajeron entonces el juicio claro y difinitivo, diciendo: «lo que conviene es sacar á licitación ó lo que con-

viene es seguir con los antiguas contratistas», muy justo ó muy natual al menos, es que los que escuchábamos por primera vez la lectura de los antecedentes de estos asuntos, nos encontrámos en la incertidumbre respecto de lo que verdaderamente se proponía ó de lo que se creía conveniente que se votara.

He dicho.

Sr. Figueroa (F. C.)—Pido la palabra.

Cuando informé en la sesión anterior, creí haber manifestado con claridad el pensamiento de la Comisión.

El mensaje del Poder Ejecutivo enviado al Senado, pidiendo estos fondos, no era claro, y basta recordar los últimos párrafos donde se refiere á esas obras, para que quede bien definido este punto.

En ese párrafo dice lo siguiente, que vuelvo á repetir para claridad de mi exposición:

«Tal vez convendría autorizar la continuación de las obras primitivas comprendidas en la ley y contrato de 1886 y autorizar al Poder Ejecutivo para sacar á licitación las demás obras pendientes».

Expresé también los antecedentes de este asunto que, concretando en pocas palabras, para no fatigar la atención de la Cámara, se reduce á lo siguiente: el Poder Ejecutivo administativamente, creyéndose facultado por un artículo de la ley del contrato que dice que puede aumentar ó disminuir el número de almacenes, etc., hizo adiciones á esas obras; adiciones que demandaban una mayor cantidad, y que, por consiguiente, excedería de la de 20.000.000 de pesos, máximum de precio fijado para esas obras según contrato del 86.

Los señores Madero creían, y así lo gestionaban en la Comisión con un folleto que han repartido y que todos los señores senadores lo habrán recibido, que ellos tenían derecho para ejecutar todas las obras adicionales decretadas administrativamente, y por consiguiente fuera del contrato, porque las habían contratado con el Poder Ejecutivo; es decir, haya sido con autorización legal ó sin ella, ellos se creen con derecho para hacerlas.

La Comisión, conociendo la necesidad de terminar las obras del puerto, que no pueden estar paralizadas sin gran perjuicio, no sólo del comercio, sino del Tesoro público, por

las sumas que produce á medida que cada sección se entrega al Gobierno, se dijo: el Congreso no es el que va á resolver si el Poder Ejecutivo está comprometido ó no á hacer ejecutar esas obras por los señores Madero; es el poder administrador el que debe resolver ese punto. Por consiguiente, la Comisión aconsejaba al Senado que se votaran los fondos para terminarlas, sin expresar quién debía ejecutarlas, como que en ninguna parte del despacho se lee el nombre del señor Madero.

Ese fué el pensamiento de la Comisión; y, como yo no puedo expresarme con la facilidad con que lo hace el señor senador por la Capital, es posible que no haya sido claro en mi exposición.

Las razones las dí entonces, y no hay para qué repetirlas; sin embargo, conviene decir que manifesté que era necesario estudiar detenidamente la ley, el contrato primitivo y los decretos del Gobierno que autorizaban las obras de ensanche para dictaminar sobre el punto en cuestión, esto es, si los señores Madero tenían derecho á ejecutar las obras adicionales ó el Gobierno para hacerlas ejecutar con otro, puesto que estaba excedida la suma determinada por la ley y se trataba de obras no comprendidas en el primitivo contrato.

Para ello había que hacer apreciaciones jurídicas que la Comisión no creía prudente ni de su deber hacerlas, dejando completa amplitud al Poder Ejecutivo para que estudiara y resolviera ese punto. La Comisión no aconsejaba sino que se votaran fondos, sin hablar en su despacho de la empresa Madero ni de ninguna otra.

Esta parte servirá de contestación á la duda que parecía tener el señor senador por la Capital, cuando decía que la Comisión no tenía un pensamiento hecho, siendo así que su pensamiento era definido, si bien, como lo he expuesto, no lo era en cuanto á la persona ó empresa que las ejecutaría, por la razón dada y que la expuse en mi informe. Esto lo hará el señor Madero ó no, porque, naturalmente, á eso era á lo que no quería entrar la Comisión: á resolver este asunto, que lesionaba derechos de una y otra parte.

Dije más: que la duda provenía de que los precios unitarios de las obras adicionales resultaban hoy exagerados, y era esta la razón porque el Poder Ejecutivo ponía en su mensaje la frase aquella: tal vez convendría sacar á licitación.

El señor Ministro lo ha dicho ahora más claramente, en aquellas palabras, de las cuales el señor senador no ha sabido por el momento darse cuenta, si podían dirigirse veladamente al señor senador ó á mí. El señor Ministro ha completado el pensamiento: debido á la indicación, de que estas obras adicionales, que tiene interés el empresario en ejecutar, pueden sacarse á licitación, han venido con una proposición que, realmente, es una ventaja, y es la que ha leído el señor Ministro, relativa á arreglos financieros sobre títulos dados, y la construcción de diques de carena en condiciones ventajosas para el Gobierno, que compensan en algo las ventajas que obtienen los empresarios en la construcción de las obras accesorias. En el concepto, pues, de que, según la declaración del señor Ministro, las obras va á ejecutarlas el actual contratista, no ha trepidado la Comisión en aceptar la adición propuesta por el señor Ministro, y que comprende el pensamiento del señor senador por Buenos Aires doctor Pellegrini, adición que no importa sino esto: dejar á los contratistas la facultad de terminarlas en el más breve plazo posible, aunque el pago no sea sino en las condiciones del proyecto.

Indudablemente, hay conveniencia para el Gobierno en que le entreguen las obras concluídas en el más breve plazo, desde que no va á pagar sino por anualidades la cantidad de un millón seiscientos mil pesos; mientras tanto, todo el tiempo que anticipan los empresarios, significa la renta mayor que las obras producen.

Hay, por lo tanto, un beneficio para la Nación, en que se terminen cuanto antes estas obras.

La Comisión ha aceptado también otra indicación que hace el señor Ministro: poniendo los diques de carena, y aumentando la suma de un millón cuatrocientos mil pesos, que costarán, cálculo aproximativo; diques que, como he dicho, se harán al precio de costo, pero que tampoco va á aumentar la suma parcial que entregará el Gobierno.

Las modificaciones en lo demás, son de forma y la Comisión las ha aceptado y consisten en hacer del art. 1° dos artículos, esto es, un segundo, en esta forma:

" Autorízase igualmente para contratar con ó sin licitación
" la construcción de dos diques de carena en la dársena Norte

" de dicho puerto, pudiendo invertir en ello hasta la suma de " un millón cuatrocientos mil pesos oro sellado." Que es el mismo artículo, puesto separadamente. El artículo primero subsiste. Y el tercero: "El Poder Ejecutivo hará con el con- " tratista los arreglos necesarios para la más pronta termina- " ción de las obras, pero el pago no podrá exceder de una " suma anual de un millón seiscientos mil pesos, á contar del " 1º de Enero de 1896."

En cuanto á la otra parte á que se ha referido el señor senador por la Capital, sobre si estos gastos han sido bien ó mal autorizados, es decir, si ha debido recabarse la autorización del Congreso, la Comisión no se ha ocupado de ello, por una razón muy sencilla: se trata de hechos pasados, de obras ya pagadas, la mayor parte. Hubiera sido, sin duda, mejor que se hubiesen ejecutado conforme á las indicaciones del señor senador, pero no se ha hecho así, y no hay razón por qué entrar hoy á ocuparse de estas cosas que no tenían objeto: es necesario hacer cosas prácticas. Por lo demás, yo pienso que el Congreso debió autorizar las obras, y habría sido mejor. No tengo nada más que agregar. Le entrego al señor secretario el proyecto, para que vaya leyendo las indicaciones que la Comisión—de acuerdo con el señor senador por Buenos Aires y el señor Ministro—ha aceptado, y que condensan las ideas fundamentales de ambos.

Sr. Pellegrini.—Pido la palabra.

Señor Presidente: el señor senador por la Capital ha creído deber hacer una crítica retrospectiva á los actos del Poder Ejecutivo, que, á su juicio, importan una usurpación de facultades; y como muchos de esos actos llevan mi firma, creo que el Senado me excusará si prolongo esta discusión, para tratar de justificarme.

El señor senador ha establecido un principio, que él llama fundamental, y es que no se puede disponer del tesoro nacional ni en poco ni en mucho; que no se puede ordenar la ejecución de obras grandes ni pequeñas, sin autorización del Congreso de la Nación, y que el Poder Ejecutivo que disponga de fondos públicos y mande ejecutar obras sin esos requisitos, comete usurpación de facultades.

Esta afirmación, que yo llamaría elemental, es indiscutible;

pero si es fácil enunciarla, las cuestiones no se presentan tan claras y sencillas, cuando se aplican á un caso complejo donde hay antecedentes, prescripciones legales y artículos de contrato susceptibles de variada interpretación.

Puede llegar el caso en que entre la interpretación de los artículos del contrato y las disposiciones de la ley, haya divergencias, y entonces no habría más que un conflicto de opiniones, en que alguna de las dos partes estaría equivocada, pero en ningún caso usurpación de facultades; y creo que ese es el caso presente.

Para poder juzgar de la facultad con que el Poder Ejecutivo dictó esas resoluciones, hay que recordar todos los antecedentes, todas las cláusulas del contrato, y recordarlos en la situación en que esas cuestiones se resolvían.

Es cierto que la ley declaró que el costo de las obras sería de 20.000.000 de pesos, y que limitaba la emisión de títulos con que debía pagarse á esa suma; pero también es cierto que hay en la ley otro recurso destinado á realizarlas, y es el producto de la tierra pública ganada al río con motivo de dichas obras.

Es bueno recordar un antecedente para establecer bien la situación del Poder Ejecutivo en el momento en que resolvía la primera modificación.

Es sabido, señor Presidente, que llegó un momento en que el señor Madero formó una sociedad en que figuraban muchos capitalistas europeos de la mayor importancia, y que habían concurrido á formar el capital destinado á crear las obras del puerto, sociedad en la que figuraban también los primeros capitalistas argentinos y muchos otros ciudadanos nacionales y extranjeros, y que, en representación de todos ellos, se presentó al Gobierno y se comprometía á ejecutar gratis el puerto de la capital, mediante la cesión por parte del Gobierno de todas las tierras públicas que se ganaran al río; es decir, que esa Comisión reputaba que el valor de esa tierra pública era superior al valor de las obras, y que, ejecutarlas y gastar en ellas los 20 ó 24.000.000 que iban á costar, era una empresa que podía dar resultados favorables, si en pago de esa suma el Gobierno daba la tierra.

Pero sucedió algo curioso. Los enemigos del puerto, aque-

llos que lo habían combatido en todo terreno, veían en esta proposición la refutación más categórica á todos los ataques que habían formulado. Si esta proposición se aceptaba, iba á resultar que este gran puerto de la Capital, tan combatido, iba á ser donado gratis á la Nación, pues lo que la Nación daba no era más que las tierras ganadas por esas obras, y se inició entonces una campaña tremenda contra esta empresa, asegurándose que era el negocio más escandaloso que se había propuesto; que esas tierras valían 75.000.000 de pesos, y que con este *negotium* (era la palabra en moda), se pretendía robarle al Gobierno 50.000.000.

Pasó á informe de la Oficina de Ingenieros nacionales, la cual tomó todos los datos de las personas que conceptuó más competentes, y esta oficina pasó un informe al Gobierno nacional declarando que el valor de las tierras podía calcularse, por lo menos, en 54.000.000 de pesos oro, y, por consiguiente, que la propuesta importaba simplemente un negocio de ciento por ciento, es decir, de ganarse 20 ó 25.000.000 de pesos.

Todo esto parece novelesco, pero es la verdad; está escrito en documentos públicos que pueden consultarse y que servirán algún día para dar una idea de lo que fué la epidemia que reinó en una época en Buenos Aires, epidemia moral en que todos perdían la noción del valor, y en que una repartición tan seria, tan competente y tan respetable como el Departamento Nacional de Ingenieros, llegó á cometer esta enormidad.

La verdad fué que los ciudadanos que habían rodeado al señor Madero, que había hecho esta propuesta al Gobierno, se alarmaron. Efectivamente, aparecían ante el público como unos explotadores vulgares, pretendiendo engañar á la Nación haciendo un negocio en el que se iban á ganar 25.000.000. Como todos ellos eran hombres muy respetables y estimaban mucho su nombre, retiraron la solicitud y se felicitaron muchísimo de que la Nación tuviera tierras de ese valor.

Gracias á esos ataques y á esos informes, se salvaron de una ruina inminente.

Si ese contrato hubiese sido aceptado, hoy la Nación tendría un puerto gratis; pero todos esos capitalistas estarían arruinados, porque su fortuna no hubiera alcanzado á cubrir la pérdida que habrían experimentado.

Pero el Gobierno de la Nación, en aquella época estaba bajo la impresión de todos estos informes y en la convicción de que las tierras solas del puerto valían más que el puerto, y si no valían más, por lo menos valían tanto; juzgaba que podría contar con no sólo los 20 millones votados por la ley, sino con el producto que iba á dar esa tierra, que debía venderse en remate, y que, efectivamente, se mandó rematar.

La primera cuestión que había que resolver, era la siguiente: ¿en el valor del puerto debía calcularse sólo los 20 millones de títulos que se ha autorizado á emitir, ó debía calcularse los 20 millones de títulos, más lo que podría producir el puerto?

Era una cuestión muy discutible, que ha sido muy discutida, y de los muchos informes que han producido y que constan en ese mensaje, están las opiniones en favor y en contra.

Recuerdo el hecho, sin darle mayor importancia. Comprendo que puede haber muy buenas razones para sostener una y otra cosa; pero basta, á mi objeto, hacer presente que la duda existía.

Ahora, cuando se aprobaron los contratos, tanto el contrato primitivo del puerto que lleva la firma del señor senador por la Capital como Ministro del Interior, como el contrato defitivo, celebrado dos años más adelante, fueron hechos con arreglo á los planos presentados por los ingenieros del señor Madero; pero, era evidente que si el Gobierno aprobaba esos planos, tenía que reservarse el derecho de modificarlos, siempre que en la realización notaran deficencias, obras inútiles ú otras que debieran ser modificadas; y el Gobierno, con muchísima previsión, en uno y en otro contrato estipuló expresamente que, no obstante la aprobación que daba á esos planos, se reservaba el derecho, en todo tiempo, de aumentar, disminuir ó modificar las obras, según resultara conveniente, á medida que se fuesen practicando.

Llegó el momento en que los mismos ingenieros apuntaron la conveniencia de hacer una modificación. Se estudian los antecedentes de la cuestión, se piden los informes, y resulta que la modificación es indispensable.

El Gobierno, en vista de la ley y del contrato, que tenían estas prescripciones, ¿estaba facultado para resolver esta alteración de los planos?

Esta es, á mi juicio, la cuestión.

El Poder Ejecutivo creyó que sí, y yo persisto en creer lo mismo.

Resolver si en la ejecución de una obra debe variarse ó no el plano primitivo en un detalle, para que mejor responda á las necesidades que está llamada á llenar, es una cuestión puramente técnica y que los únicos que pueden resolverla con verdadero acierto son los ingenieros encargados de dirigir ó inspeccionar la obra; y la misión de los gobiernos, en estos casos, casi siempre se reduce á sujetarse á la opinión de estas oficinas técnicas.

Ahora, si el Gobierno estaba autorizado á hacer la obra, si estaba autorizado á invertir los veinte millones, más el producido de la tierra, y si estaba autorizado por ley y por el contrato á hacer las modificaciones, ¿á qué había de venir al Congreso á consultar sobre si la exclusa debía ser de veinte ó veinticinco metros, una de las cuestiones más discutidas por los ingenieros?

El Poder Legislativo diría: las exclusas deben ser de veinte ó veinticinco metros, según resuelvan los ingenieros que conviene más á la obra. ¿Los depósitos deberán tener sótanos para caldos, ó no deberán tenerlos? ¿Quién va á resolver esta cuestión?

Los hombres competentes.

Viene el Poder Ejecutivo y consulta al Congreso: ¿deben hacerse sótanos á las depósitos, ó no deben hacerse?

El Congreso contestará: es el poder administrador, que tiene consejeros administrativos y técnicos competentes, quien debe resolver todos esos detalles. El Congreso ha resuelto todo lo que corresponde, al decir: hágase el puerto de Buenos Aires, gástense en él veinte millones de pesos, más el valor de la tierra.

En cuanto á los detalles de la construcción, son asuntos puramente administrativos. De manera, que es el poder administrador el que debe resolver la conveniencia de esta modificación; sólo él es capaz de resolverla, no por sus conocimientos personales, sino por los de sus consejeros técnicos, especiales, que para estos casos tiene.

Pero, en la ley había un artículo previsor, y es aquel que

determinaba que el Poder Ejecutivo debía dar cuenta anualmente de la ejecución de las obras.

Efectivamente, en el primer año de la ejecución de las obras no se dió cuenta al honorable Congreso, y el año 1891 recién se pasó el primer mensaje dando informes detallados, y el señor senador ha incurrido en un error, que la misma lectura que ha hecho después ha debido revelárselo, cuando decía que al pasarse ese mensaje estaban ya excedidos en cuatro millones, los veinte...

Sr. Irigoyen.—No; permítame, para que su observación no parta de un punto de vista equivocado.

Se habían hecho ya obras extraordinarias que importaban cuatro millones de pesos.

Sr. Pellegrini.—Creo que no, señor senador.

Sr. Doncel.—No se habían gastado más que diez y siete millones.

Sr. Pellegrini.—Se habían gastado diez y siete millones; pero había obras autorizadas por veinticuatro millones, es decir, que el importe de las obras, con las extraordinarias decretadas, era de veinticuatro millones. ¿Es eso?

Sr. Irigoyen.—Sí, señor.

Sr. Pellegrini—De manera que no se habían gastado todavía los veinte millones autorizados. El Poder Ejecutivo estaba dentro de la autorización del Congreso y elevaba ese mensaje, dando cuenta que, por decretos que había dado, en que se autorizaban obras extraordinarias, se habían gastado ya diez y siete millones y se llegaría á veinticuatro.

De modo que en presencia de ese mensaje y de esos informes, antes que el Poder Ejecutivo hubiera gastado un solo peso en exceso de lo autorizado por la ley, estaba ya el Congreso en situación de aprobar ó desaprobar esas modificaciones. Pudo el Congreso, entonces, haber dicho: quedan desaprobadas todas las modificaciones hechas al plan primitivo, en cuyo caso no se hubieran ejecutado; y entonces se habrían limitado á realizar las obras hasta los veinte millones del primer contrato.

Pero el Congreso no hizo eso. Estos mensajes, dando cuenta sencillamente de la ejecución de esas obras, eran para poner al Congreso al corriente de lo que se estaba haciendo, y ellos

no debían provocar una ley especial aprobatoria de la conducta del gobierno. Al contrario, el silencio del Congreso, en ese caso, importa una aprobación tácita. El Poder Ejecutivo da cuenta de lo que esta haciendo, el Congreso se impone y se calla; es que aprueba. Y en ese caso, hizo algo más que callar: una vez que se habían agotado los veinte millones, el Poder Ejecutivo pidió 2.400.000 pesos más para poder continuar las obras, y el Congreso los votó. Estos 2.400.000 pesos eran destinados á pagar esas obras adicionales, con las cuales se habían excedido los veinte millones.

De manera que al votar esta partida en el presupuesto, el Congreso aprobaba todas esas obras; al año siguiente vota otra partida igual, y al subsiguiente, la rebaja á cien mil pesos por mes; es decir, que, durante tres años consecutivos, el Congreso á dado fondos para ejecutar estas obras extraordinarias.

He querido dejar establecido sencillamente esto. Naturalmente, no reclamo infalibilidad para las resoluciones del Poder Ejecutivo; éstas están sujetas á discusión, y puede haber opiniones muy fundadas y serias que crean que ha habido una extralimitación de facultades; pero debe también respetarse las opiniones del Poder Ejecutivo de entonces, y creer que, al adoptar esta resolución, pensó estar dentro de sus atribuciones; pensó cumplir con las disposiciones de la ley; pensó hacer uso de un derecho que le daban los contratos, no poniendo ningún momento en duda que el Congreso nacional es el único que puede disponer del tesoro nacional, el único que puede decretar obras nuevas, y que toda resolución del Poder Ejecutivo que importe invertir sumas de dinero no autorizadas, ejecutar obras no mandadas hacer por la ley, es una usurpación.

De modo que, estando completamente conforme, en cuanto al principio fundamental, con el señor senador, en el deseo de que siempre se respeten y salvaguarden los derechos del Congreso, he preferido dar esta explicación para justificar actos de la administración anterior.

En cuanto al proyecto que propone actualmente la Comisión, entra por completo en las observaciones que tuve el honor de hacer en la sesión anterior: mi único propósito es que estas obras se terminen con la rapidez posible, porque es indudable que ellas consultan los intereses de la Nación. Y ya que los

contratistas se ofrecen á ejecutarlas de esta manera tan favorable coma lo proponen, creo que es una ventaja, como dijo el señor Ministro, que haya tenido lugar esta discusión y que se hayan provocado resoluciones que van á redundar en favor del interés público.

Sr. Irigoyen.—Pido la palabra.

Como no me he propuesto sino salvar mis opiniones y sostener lo que he dicho que considero un principio fundamental de nuestra administración, y que el señor senador por Buenos Aires considera un principio elemental, no creo que haya objeto en que yo prolongue esta discusión, porque no llegaría á ningún resultado práctico, puesto que no he tratado de promover acusación ni de establecer responsabilidades, porque no he considerado llegado el caso de hacerlo.

El señor senador por Buenos Aires acaba de manifestar dos ó tres ideas con las que, desgraciadamente, no estoy conforme.

Él cree que es un recurso creado por la ley que autoriza las obras del puerto, el de incorporar á los 20.000.000 de pesos en obligaciones el valor de las tierras que se adquirirían por las obras. No participo de su opinión.

No recuerdo bien las palabras de la ley; pero me parece que jamás entró en el ánimo del Congreso ni del Poder Ejecutivo que las obras contaban, como recurso para su construcción, los 20.000.000 de pesos, más el valor de las tierras. Entiendo que las tierras se consideraran afectadas, ó al pago de las obras ó á la extinción de los títulos ú obligaciones que debían emitirse. Sobre ese punto no estamos de acuerdo; tampoco lo estamos en la facultad que le atribuye al Poder Ejecutivo para, en casos como estos que han ocurrido, estar por sí solo autorizado á resolver.

Yo me permito, simplemente, hacer esta observación: si el principio quedara reconocido, aceptado tácitamente, como el señor senador cree que ha sido aceptado, podría el P. E. siempre emplear la misma facultad en otras obras que estuvieran á su cargo, y siempre tendría las mismas razones que poder invocar.

En la misma Memoria del año 91 elevada al Congreso, parece que se reconoce hasta cierto punto que ha debido tener lugar una autorización legislativa.

Pero, como todas estas cuestiones no tendrían un resultado práctico, no creo que haya ninguna oportunidad en que yo las prolongue; me limitaré á lamentar que estemos en desacuerdo con el señor senador por Buenos Aires, en estos puntos que yo creo de interés administrativo y de interés constitucional; porque el mantener vivo el sistema de los contrapesos de los poderes públicos, es el único que me parece que puede darnos las garantías del gobierno regular y del gobierno libre.

No tengo, pues, más que agregar y me limitaré, si acaso, á alguna pregunta cuando venga á discusión el artículo que propone.

—Se lee:

«Autorízase al Poder Ejecutivo para invertir hasta la suma de 6.400.000 pesos oro sellado en la terminación de las obras del puerto de la Capital».

Sr. Figueroa (F. C.)—Es el mismo artículo, suprimiéndole la parte que se refiere al dique de carena: es el artículo 1° de la orden del día.

Sr. Irigoyen—No, no es el artículo 1°.

Sr. Figueroa (F. C.)—Suprimida la última parte del artículo, porque la otra es para un segundo.

—Se vota sin más observación y se aprueba.

—Se lee:

«Artículo 2°. Autorízase igualmente para contratar, con ó sin licitación, la construcción de dos diques de carena en la dársena Norte de dicho puerto, pudiendo invertir hasta la suma de un millón cuatrocientos mil pesos oro sellado».

Sr. Irigoyen—¿Esto es independiente de los seis millones?

Señor Ministro del Interior—Sí, señor.

Sr. Figueroa (F. C.)—Sí, señor; es independiente de los seis millones; pero el pago no se hace sino por las mismas anualidades que fija el artículo 3°.

Sr. Irigoyen—¿El señor Ministro tiene los planos, presupuestos?...

Señor Ministro del Interior—Voy á dar los antecedentes al señor senador, así como á la Cámara.

Los diques proyectados figuran en varios expedientes elevados por los señores Madero, solicitando al Gobierno que se incorporasen al contrato del puerto, cuando las obras no estaban todavía tan adelantadas como lo están ahora.

El presupuesto presentado entonces hacía subir el costo del dique á un millón novecientos mil pesos oro, aproximadamente.

Cuando los señores Madero, ó el representante de ellos, presentaron esta modificación, dijeron que creían que el costo de los diques no pasaría de un millón seiscientos mil pesos, no fijando la suma, porque ella quedaría al arbitrio de las oficinas públicas, que serían las que verificarían el costo de las obras del puerto, pues ellos no pretendían otra cosa que retornar el dinero que invirtieran en las obras; creo que me aseguraron que propondrían en el contrato dos millones seiscientos mil pesos, pero quedando todo ello á la verificación que el Ejecutivo debe establecer para controlar los gastos efectuados en la obra.

El señor senador por la provincia de Buenos Aires, en la sesión anterior manifestó á este respecto dudas, sobre si era necesario crear esta suma, ó si bastaba con la autorización dada por el Congreso para hacer el dique militar de carena, y cree que los diques del puerto de Buenos Aires serán suficientes para el servicio militar de nuestra escuadra. Yo pienso que la pronta realización de estos diques ayudaría muchísimo á la mantención de nuestros buques de guerra, pero siempre creeré que la Nación necesita un dique especial de su propiedad para el servicio regular de la escuadra.

El señor senador manifestó entonces que el Poder Ejecutivo había decretado la construcción de ese puerto militar, y que no sabía si esa suma, suspendiendo la obra, se dedicaría á esta otra obra ó no.

Efectivamente, habiendo el Estado Mayor de Marina, y una Comisión que se nombró de jefes de la escuadra, manifestado que el punto destinado para hacer el dique definitivo militar de la Nación, sería el puerto de La Plata, y después de eso, habiéndose hecho la donación de un terreno al Estado, el Departamento de Ingenieros manifestó, de una manera clara y categórica, que ese punto era muy conveniente, tal vez único para hacer el dique militar.

En esa virtud, se mandaron hacer los estudios, aprobando las indicaciones del Departamento de Ingenieros, hasta que opiniones autorizadas que llegaron al Poder Ejecutivo, le ma-

nifestaron dudas y algunos peligros graves en colocar el dique militar en ese punto.

Inmediatamente, el Presidente de la República llamó al señor Ministro de la Guerra y le encargó tomara amplios informes, de todos los mejores elementos, dentro y fuera del país, para no hacer nada, en el sentido de realizar una obra tan importante, que no fuera con el concurso de todas las opiniones más autorizadas, á fin de hacerlo en el lugar más apropiado y más seguro, de todos los que se pueden elegir para puerto militar. Por consiguiente, la autorización, que ha venido muy oportuna, de ofrecer los dos diques de carena en el puerto de Buenos Aires, ayudará eficazmente á la mantención de nuestra escuadra.

Estas consideraciones creo que bastarán para ilustrar la opinión de la Cámara.

Sr. Figueroa (F. C.) — Una aclaración.

El pensamiento primitivo del Poder Ejecutivo, era pedir estos seis millones seiscientos mil pesos oro para las obras del puerto; pero como en su mensaje decía, que tal vez convendría sacar á licitación, la Comisión dejaba al Poder Ejecutivo que hiciera lo que le pareciera más conveniente, y que el Poder Ejecutivo contratase con el señor Madero, conviniéndose los precios unitarios de lo que cuestan las obras del puerto, sin los diques de carena.

Por esto ha tenido que hacer un aumento de esta cantidad, de un millón cuatrocientos mil pesos oro. La razón principal consiste, en que el señor Madero lo hacía por los precios unitarios que fija el Departamento, equitativamente, y como ellos tienen todas las instalaciones allí y no van á cobrar comisión, no puede ser más económico para la Nación lo que hagan estos empresarios, sea que obedeciendo á una inspiración, como decía el señor senador por Buenos Aires, sea porque el señor Eduardo Madero en la parte testamentaria ordenara tal ó cual otra cosa, ó porque tenga las instalaciones y todos los elementos necesarios para ejecutar estas obras: aunque no fuera sino esto, se ve que es una grandisíma ventaja para el Tesoro público.

Los señores Madero ofrecen, pues, la ejecución de la obra en condiciones bien económicas; económicas por razón de la

obra misma, que no cobran una enormidad á la Nación y la realizan por su propia cuenta, económicas por la forma del pago, porque no va á pagar más que 1.600.000 pesos anuales hasta completar la suma total.

De manera que la Comisión no ha podido menos que aceptar este nuevo proyecto, porque se viene á compensar ahora el precio unitario en cuanto á las demás obras accesorias.

Es lo que tenía que decir á nombre de la Comisión.

—Se vota el artículo 2º y se aprueba.
—En discusión el artículo 3º.

Sr. Figueroa (F. C.)—Aquí es donde entra el pensamiento manifestado por el señor senador por Buenos Aires, y en que estaba de acuerdo con la indicación que ha hecho el señor Ministro del Interior, y que la Comisión no ha tenido inconveniente en aceptar. Es el mismo artículo de la Comisión despachado anteriormente, con esta diferencia: que deja al Poder Ejecutivo facultad para hacer los arreglos hasta que se terminen estas obras, siempre que el pago no exceda de la suma acordada; y como decía al hablar en general, no puede ser más conveniente esta nueva forma, porque en vez de ejecutarse en cuatro ó seis años, se hará en dos, sin que por esto se altere el modo de efectuar el pago.

Sr. Doncel.—Pido la palabra.

Sin embargo de que yo he subscripto el despacho de la Comisión y la modificación que la misma Comisión propuso al proyecto, voy á aconsejar una enmienda en este último artículo.

Me parece que no se ha meditado bien acerca de un punto que contiene el artículo en discusión. Dice que el Poder Ejecutivo podrá contratar con ó sin licitación previa la ejecución de estos diques de carena, y entretanto en el artículo 2º se prevé la forma de pago y se hace una confusión entre el pago por razón de las obras contratadas por el señor Madero y que se van á realizar con los millones votados en el artículo 1º, que ya está sancionado, y el pago de las obras de los diques de carena.

Sr. Ministro del Interior.—Para que no continúe en un concepto falso el señor senador, le voy á dar la explicación de ese artículo.

Los contratistas aceptan que con la misma cantidad de 1.600.000 pesos se atienda al pago de los diques y al pago de las obras del puerto.

Sr. Mitre.—Sin devengar interés.

Sr. Doncel.—No es eso.

Voy á manifestar lo que pensaba decir para que se dé cuenta el señor Ministro de mi observación.

Iba á proponer que se suprimiera con ó sin licitación, y se dijera: autorízase al Poder Ejecutivo para contratar, con la empresa del puerto, etc., porque no se comprende cómo es que se le autoriza para sacar á licitación estas obras, cuando el pago se va á confundir con el que va á hacer el señor contratista.

El Senado sabe que el Poder Ejecutivo puede contratar por un precio conveniente con los señores Madero la ejecución de esas obras.

¿Por qué no se le autoriza francamente á contratar con esos señores, si acaso el Poder Ejecutivo llega á ponerse de acuerdo con ellos?

Yo tengo confianza en que el Poder Ejecutivo ha de velar por los intereses de la Nación y, por consiguiente, no tengo inconveniente en votar por un artículo que contenga la autorización necesaria para contratar con los señores Madero.

Sr. Ministro del Interior.—Yo aconsejaría al Honorable Senado no aceptar la modificación que el señor senador por San Juan ha indicado.

Me parece que la única divergencia que el Poder Ejecutivo pudiera tener con los señores Eduardo Madero é hijos, para contratar los diques, sería respecto á la apreciación del costo de la obra, y en este caso, no me parece conveniente dar facilidades á los contratistas para eludir la vigilancia más completa y perfecta que debe establecer el Poder Ejecutivo respecto al valor exacto de la obra.

Es necesario que los contratistas sepan que si ellos quieren eludir esa vigilancia, lo que no creo que entre absolutamente en sus miras, está el Poder Ejecutivo autorizado para sacar á licitación esas obras.

De manera, que esta es una arma puesta en las manos del Poder Ejecutivo, para hacer efectivas las estipulaciones que verifique con los señores Eduardo Madero é hijos.

Ahora, como ellos mismos en la propuesta que he puesto en mano de los señores taquígrafos, unen las dos proposiciones y señalan para ello la cantidad de 1.600.000 pesos oro, se entiende que, si acaso por una diferencia se hubiera de hacer la división de las obras, se sacaría del 1.600.000 pesos la cantidad necesaria para la ejecución de los diques.

Como esto no creo que vaya á tener lugar, considero inconveniente dejar al Poder Ejecutivo sin esta arma para que si puede, como he dicho, haga un contrato que beneficie al Estado.

Sr. Doncel.—Me parece que el señor Ministro incurre en un error.

En el mensaje que ha servido de base para los estudios de la Comisión, el Poder Ejecutivo manifiesta que los señores Madero é hijos, contratistas de las obras del puerto, están conformes en recibir en pago de las obras que ejecutaren, un millón seiscientos mil pesos anuales, aunque ellos pueden anticipar la terminación de las obras. Pero ese mensaje se refiere á las obras contratadas, no á los diques de carena.

Lo relativo á los diques de carena, ha sido agregado después de presentado el despacho de la Comisión, y en el mensaje del Poder Ejecutivo no se hace mención de estos diques.

De manera que esa anualidad es para el pago de las obras contratadas con los señores Madero é hijos.

Posteriormente, los señores Madero dicen: nosotros comprenderemos en estas obras la ejecución de los diques de carena, y nos contentaremos con recibir el pago con una anualidad igual á la que habríamos de recibir si nuestras obras se limitasen á las obras del puerto, contratadas.

Sancionada la ley en esa forma, yo no sé cómo hará el Poder Ejecutivo para contratar con otros empresarios los diques de carena.

Ó se acepta la modificación que yo he propuesto, ó se introduce otra que autorice al Poder Ejecutivo para poder celebrar el contrato con otros empresarios.

Por otra parte, el Poder Ejecutivo no está obligado á contratar con los señores Madero. Hará el contrato, si los señores Madero llegan á aceptar términos convenientes para el fisco; si no, no hará el contrato.

Sr. Ministro del Interior.—¿Ha terminado el señor senador?

Sr. Doncel.—Sí, señor; en cuanto á los diques.

Sr. Ministro del Interior.—La equivocación en que incurre el señor senador, proviene de que ha venido un poco tarde á la sesión, y no estaba presente cuando yo manifesté lo que había ocurrido.

Sr. Doncel.—Entré antes que el señor Ministro.

Sr. Ministro del Interior.—Entonces no me explico su observación.

Voy á leerle el memorándum original del señor Berro, representante legal de la testamentaría del señor Madero. Dice lo siguiente: «Facilidades que ofrece para la terminación de las obras».

«Rescate de las obligaciones por su costo, pagado por mensualidades de noventa mil pesos y el interés recíproco de 6 % de aquellas obligaciones que el señor Madero tenía unas en definitiva y otras en precios provisionales».

Luego dice: «B.—Construcción del resto de las obras del puerto, inclusive depósitos, á los precios unitarios»;

«C.—Construcción inmediata de los diques de carena en la dársena Norte, al precio que el gobierno fijará, atendiendo solamente á los costos, con prescindencia de todo beneficio, sin perjuicio de dar á las demás obras toda la amplitud que nuestros recursos permitan. Pago por obras B. y C., diques y obras del puerto, limitado á un total desembolso de 1.600.000 pesos.

Sr. Doncel—Estamos perfectamente de acuerdo.

Sr. Ministro del Interior—Ahora, ¿porqué razón no contrataría el Gobierno con los señores Madero é hijos, si tiene en su mano verificar por medio de sus oficinas públicas, y son dos ó tres las que intervendrán, si el costo de las obras es realmente el de las planillas del señor Madero, que deben ser revisadas y aprobadas por el Poder Ejecutivo?

No habría más que una razón: la de que los representantes del señor Madero se negaran á aceptar las condiciones para hacer esa verificación de precio, porque yo no creo que haya un criterio que disienta del que tiene el Poder Ejecutivo. Si estos señores contratistas van á hacer una obra por el costo, ellos, que tienen todas las facilidades imaginables, todos los

elementos y todos los recursos, sería temerario, de parte del Poder Ejecutivo, buscar otro contratista.

Sr. Pellegrini—¿Me permite una pregunta?

Sr. Ministro del Interior—Sí, señor.

Sr. Pellegrini—Tengo entendido que los señores Madero é hijos han declarado que harán las obras del dique de carena por el precio de costo, y que el Departamento de Ingenieros es el que debe fijar ese precio.

Sr. Ministro del Interior—No está estipulado en el contrato.

Sr. Pellegrini—Creo que es la idea.

Sr. Ministro del Interior—Aquí dice: el Poder Ejecutivo lo fijará.

Sr. Pellegrini—Y si el Departamento de Ingenieros llega á formular un presupuesto por el cual los señores Madero juzgaran imposible construir la obra, ¿qué sucederá?

Sr. Ministro del Interior—En primer lugar, no ha de fijarlo sólo el Poder Ejecutivo.

Sr. Pellegrini—No, pero ponga el caso, que no parece tan difícil que suceda.

Sr. Ministro del Interior—El Departamento de Ingenieros puede tener su criterio, pero el Poder Ejecutivo no se ha de regir por él solamente, porque tiene el Departamento de Obras de Salubridad, que es indispensable que intervenga en muchas obras que tiene que verificar en las proximidades del puerto y aun en el puerto mismo. Con estos dos elementos de juicio, es imposible que se pongan otros precios que aquellos que han hecho los señores Madero. Su apreciación no puede ser en ese caso apasionada, y presentando los documentos y vigilando las obras, es difícil que pueda extraviarse el criterio del Poder Ejecutivo.

Sr. Pellegrini—Es una hipótesis posible. Sabemos que todos los presupuestos que se hacen, siempre son inferiores al costo real de las obras.

Sr. Ministro del Interior—Sí, señor.

Sr. Pellegrini—Y en la discusión de los precios unitarios, yo he visto cometerse errores muy notables, que se han comprobado después. Yo no considero difícil que los precios que calcule el Departamento de Ingenieros sean muy inferiores á

los que los señores ingenieros del puerto calculen. Creo que el Poder Ejecutivo tendrá medios para arribar á una solución; pero hay una hipótesis en la cual se colocaba el señor senador: que no se arribe á un arreglo; que los señores Madero digan: por ese precio no es posible hacer las obras, perderíamos dinero.

¿Qué hace el Poder Ejecutivo en este caso?

Sr. Ministro del Interior—Es que el procedimiento es distinto. El presupuesto de la Oficina de Ingenieros servirá de norma para hacer las observaciones; pero el presupuesto tiene que fijarlo delante de las obras realizadas, como dice muy bien aquí. El Gobierno fijará el precio atendiendo solamente á los costos, con prescindencia de los beneficios. De manera que, aunque el presupuesto del Departamento de Ingenieros, que hubiera podido tener como antecedente, dijera una cosa, si, efectivamente, estudiando sobre el terreno, en el costado de las obras, previamente comprobado, se hicieran modificaciones, habría un criterio del cual no podría salvarse ningún director de las oficinas públicas.

Sr. Pellegrini—Cómo no: es esa una solución.

Sr. Doncel—Pido la palabra.

Para dar una forma al pensamiento que había indicado, voy á proponer el artículo de esta manera: Se autoriza al Poder Ejecutivo para contratar con los señores Eduardo Madero é hijos (como dice el artículo 2°) por el precio real de la construcción, sin que los contratistas tengan derecho á cobrar comisión alguna. El costo no podrá exceder de 1.400.000 pesos...

Sr. Figueroa (F. C.)—El señor senador no se apercibe que está sancionado ese artículo; es el 3° el que se discute ahora.

Sr. Doncel—No me había apercibido. Sin embargo, yo considero que es de importancia la observación que he hecho, y en tal concepto, hago moción de reconsideración del artículo 2°.

—Suficientemente apoyada la moción, se pone en discusión.

—Se lee el artículo 2°, ya sancionado.

Sr. Irigoyen—Desearía que se leyesen los dos artículos, para mejor comprender la modificación que se propone.

Sr. Doncel—Voy á explicar el artículo; como tengo difi-

cultad para expresarme, es posible que no haya presentado con claridad mi pensamiento.

Sr. Irigoyen—No, señor; es que no recuerdo la redacción del artículo.

Sr. Doncel—El artículo que ha sido sancionado ya, establece que el Poder Ejecutivo contratará estas obras de los diques de carena, con ó sin licitación. El artículo 3º establece la forma del pago y confunde en una sola suma el pago de las obras del puerto contratadas con los señores Madero y los diques de carena á construirse...

Sr. Ministro del Interior—Con la aceptación de los contratistas.

Sr. Doncel—Nosotros no podemos saber si los contratistas van á conseguir ó no esa obra en la licitación. Entre tanto, el Senado sabe que una empresa seria, como es la de los señores Madero, está dispuesta á hacer esta obra de los diques por el precio de costo, sin cobrar comisión alguna. Sabemos también que, teniendo como tienen los señores Madero instalaciones para las obras del puerto, que serán las que aprovecharán para la ejecución de las obras de los diques de carena, ningún empresario hará esas obras por un precio de costo menor que ellos. Nosotros sabemos igualmente que el Poder Ejecutivo tiene suficientes elementos para tomar en la ejecución de estas obras la intervención debida y asesorarse respecto de cuál es el precio de costo de ellas.

Entonces, ¿porqué hemos de autorizar al Poder Ejecutivo para sacar á licitación estas obras?

Sabemos que todo el que concurre á una licitación, lo hace con el interés de realizar alguna ganancia con ese contrato; sabemos que hay un contratista que está dispuesto á no realizar ganancia alguna. Entonces, no debemos autorizar que se haga un contrato con margen para ganancias.

La modificación, pues, que yo propongo, es que se autorice al Poder Ejecutivo para contratar con los señores Madero la construcción de dos diques de carena, por el precio de costo y sin que el contratista tenga derecho á cobrar comisión alguna.

Sr. Presidente—Se va á votar si se reconsidera.

Sr. Ministro del Interior—¿Me permite?

Aunque, cuando se están votando estas cosas, no se permite

hacer uso de la palabra, y lo reconozco, creo conveniente, ya que lo ha hecho el señor Senador por San Juan, decir dos al respecto.

¿Por qué quitar esta arma al Ejecutivo, señor Presidente, de que estas propuestas que se han hecho en el papel se realicen en los hechos?

Es una arma que el Ejecutivo debe tener para que los contratistas sepan que si no se acepta el control que ha de poner el Ejecutivo á la valuación de las obras, á la constancia de su valor exacto, tiene otro camino que seguir y que seguramente no seguirá, si no hay observaciones serias por parte de los contratistas.

Sr. Doncel—Pero, señor Ministro, ¿si no llegase á ponerse de acuerdo el Ejecutivo con los contratistas?

Sr. Ministro del Interior — Sería por razones muy graves; entonces tendría el camino de la licitación.

Sr. Doncel—No, señor; el Ejecutivo no hará contrato con los señores Madero; vendrá en las sesiones del año próximo á pedir al poder legislativo la autorización necesaria para hacer este contrato en la forma posible.

Sr. Ministro del Interior—¿Y demorar la ejecución de los diques por todo este tiempo?

Sr. Doncel—Hace dos años que el Congreso ha dictado con carácter urgente una ley mandando construir un dique militar, y el Ejecutivo no ha hecho nada: ¿por qué no demorar ahora por tres ó cuatro meses más?

Sr. Presidente—Se va á votar si se reconsidera ó no el artículo 2º.

Se vota y resulta negativa.

Sr. Presidente—Se va á votar el artículo 3º.

Sr. Irigoyen—Ahora sí. Sírvase leer el artículo.

—Se lee:

«El Poder Ejecutivo hará con los contratistas los arreglos necesarios para la más pronta terminación de las obras; pero el pago no podrá exceder de una suma anual de un millón seiscientos mil pesos oro, á contar del 1º de Enero del 96, y trescientos mil pesos oro en lo que falta del presente año.»

Sr. Doncel—Pido la palabra. Debo llamar la atención sobre que este artículo se refiere á las obras contratadas; basta leer el artículo para darse cuenta de ello.

Sr. Figueroa (F. C.)—Sírvase leerlo el señor Secretario.

—Se vuelve á leer.

Sr. Pellegrini—Pido la palabra.

Recién me doy cuenta de que esto puede quedar peor de lo que está en este momento; hoy día, está autorizado el Ejecutivo para gastar un millón de pesos anuales en la construcción de las obras del puerto, y las obras van con la lentitud que todos sabemos y que ha motivado mis observaciones.

Este artículo importa lo siguiente: ó los señores Madero construyen las obras por el precio que digan los consejeros técnicos del Gobierno, ó el Gobierno no les entrega el millón seiscientos mil pesos.

Cuando yo he manifestado temor de que los precios del Departamento de Ingenieros van á ser inferiores, no era un temor vano; tengo la seguridad de que así sucederá: esos precios están encomendados á un enemigo radical de las obras del puerto, que no tiene inconveniente en declarar que, con los precios que él ponga, no construirán los señores Madero los diques de carena; por consiguiente, el Gobierno se encontrará con esto: el señor Madero no los va á aceptar, pues no van á pasar por las horcas caudinas de un ingeniero de mala voluntad.

Sr. Ministro del Interior.—Yo creo que estamos discutiendo bajo supuestos enteramente falsos. El pensamiento del Poder Ejecutivo es que se arribe á una solución conveniente para las dos partes.

Sr. Pellegrini.—No tengo duda de que esa sea la intención del señor Ministro: proceder en condiciones equitativas para el Gobierno y para los empresarios; pero como se trata de precios unitarios, y no es el señor Ministro quien puede resolver esa cuestión, ni tenemos nosotros la seguridad de que los consejeros técnicos no puedan imponer precios, que tal vez sea imposible de aceptar, en ese caso las obras del puerto se van á encontrar en peor situación. Si el señor Madero ha propuesto esas condiciones, es sobre la base de que se le entregue el millón seiscientos mil pesos.

Sr. Doncel.—En ese concepto está inspirado el mensaje del Poder Ejecutivo, y no comprendo cómo el señor Ministro

puede pretender que se lleven adelante las obras, sacándole á ellos ese millón y pico, para contratar con otros empresarios que hagan el dique.

Sr. Ministro del Interior.—¿Y por qué quiere el señor senador rechazarlo, si el señor Madero hace la propuesta que ha sido hecha un mes después de remitido el mensaje?

Sr. Doncel.—Yo no rechazo nada.

Sr. Ministro del Interior.—¿Cómo no?

Sr. Doncel.—Yo lo que quiero es que la Cámara no vaya á votar una ley que conspire contra sus propósitos mismos.

Sr. Pellegrini.—Estamos discutiendo el caso hipotético de que no sea posible construir el dique por los precios que se indiquen.

Sr. Ministro del Interior.—Se trata de establecer una forma equitativa para fijar el precio de las obras; no se van á hacer presupuestos extraordinasios, hechos por personas notoriamente adversas á los señores Madero, que tengan prevenciones contra ellos, sino personas peritas y sin móvil personal de ningún género.

Sr. Presidente.—Invito á la Cámara á pasar á cuarto intermedio.

—Así se hace.

—Vueltos á sus asientos los señores senadores, dice el

Sr. Presidente.—Continúa la sesión y la discusión del artículo 3º. Se va á leer.

—Se lee.

Sr. Doncel.—Pido la palabra.

Yo he dejado en Secretaría un agregado que propongo á ese artículo. El señor Secretario va á tener la bondad de leerlo.

Sr. Secretario Ocampo *(leyendo)*.—Si el Poder Ejecutivo contratase con los señores Madero é hijos la construcción de los diques de carena, el pago anual antes expresado se hará igualmente por cuenta de esta obra.

Sr. Doncel—Creo que con este agregado, queda perfectamente claro el pansamiento de la Cámara.

Si la construcción de los diques de carena se contratase con otro empresario, el Poder Ejecutivo deberá pagarle á la

empresa constructora de las obras del puerto, 1.600.000 pesos oro.

Si contrata con los mismos empresarios, deberá pagar esa misma cantidad.

Ahora, suponiendo el caso de que contrate con otro empresario, por el artículo 2º, que está sancionado ya, el Poder Ejecutivo está habilitado para imputar el gasto de los diques de carena á esta misma ley.

Sr. Figueroa (F. C.)—Voy á decir dos palabras sobre este agregado, que he de pedir se vote por partes.

Expuse en mi informe, que la razón de la aceptación de esta inclusión de los diques de carena en este despacho, era porque la Nación no iba hacer mayor desembolso que el de 1.600.000 pesos anuales, en la persuasión de que esta obra se ha de contratar con los señores Madero, puesto que son ellos quienes tienen todas las instalaciones necesarias para ejecutarlas en la forma más económica para los intereses de la Nación, y desde que ellos mismos han hecho esa oferta, á fin de allanar todas las dificultades que tenían para la construcción de las obras accesorias al puerto, que el Poder Ejecutivo se resistía á encomendarlas á dichos empresarios, por lo elevado de los precios.

Por otra parte, pienso que el Poder Ejecutivo no ha de ser exigente con los contratistas, y digo esto, en tesis general, pues no conozco gobierno alguno que haya sido exigente con sus empresarios, con sus contratistas: hasta ahora no ha llegado á mi conocimiento, que por exigencia del Gobierno, se haya perjudicado á uno solo, pues se sabe perfectamente bien, que siempre ha sido liberal y que ha rescindido todos aquellos contratos que les perjudicaba.

De suerte que este agregado, importa una duda á una afirmación neta hecha por el Poder Ejecutivo, á una propuesta hecha por los empresarios.

No tiene razón de ser, porque yo parto de la base de que esta obra no puede ejecutarla con más economía otra empresa, y como lo ha dicho el Ministro, es una oferta hecha particularmente al Gobierno, á fin de obviar las dificultades opuestas para obtener la construcción de los almacenes de depósito, con cuyas utilidades se conforman los empresarios, para hacer los di-

ques de carena al precio de costo, cosa que no puede hacerlo otro empresario, y es la razón porque no habrá dificultad en la fijación de los precios unitarios.

Sintiendo no convenir con mi distinguido colega de Comisión, he dado las razones que tenía para ello, obligado como miembro informante, á emitir una opinión sobre el agregado.

He concluído.

Puede votarse por partes, porque he de votar en contra del agregado.

Sr. Presidente—Se va á votar la primera parte del artículo 3º.

—Se vota y se aprueba.

Sr. Presidente—Se va á votar el final del artículo, con el agregado.

—Se vota y se aprueba.

—Se aprueban sin observación los artículos restantes del proyecto.

Sr. Presidente—Se comunicará á la Honorable Cámara de Diputados.

PROYECTO DE LEY SANCIONADO POR EL H. SENADO

el 21 de Setiembre de 1895.

Artículo 1°—Autorízase al P. E. para invertir hasta la suma de seis millones cuatrocientos mil pesos oro sellado en la terminación de las Obras del Puerto de la Capital.

Artículo 2°—Autorízasele igualmente para contratar, con ó sin licitación, la construcción de dos diques de carena en la dársena Norte de dicho puerto, pudiendo invertir hasta la suma de un millón cuatrocientos mil pesos oro sellado.

Artículo 3°—El P. E. hará con los contratistas los arreglos necesarios para la más pronta terminación de las Obras, pero el pago no podrá exceder de una suma anual de un millón seiscientos mil pesos oro sellado á contar del 1° de enero de 1896, y trescientos mil pesos oro sellado en lo que falta del presente año.

Si el P. E. contratase con los señores Madero é hijos la construcción de los diques de carena, el pago anual antes expresado se hará igualmente por cuenta de esta obra.

Artículo 4°—Los gastos autorizados por esta ley se imputarán á ella misma y se harán de rentas generales.

Artículo 5°—Comuníquese al Poder Ejecutivo.

DIQUES DE CARENA

ANTECEDENTES QUE CONVIENE CONOCER

(Artículo publicado en *La Nación* del 7 de Octubre de 1895)

Señor Director de *La Nación:*

Estando próximo á tratarse en la Cámara de Diputados el proyecto de ley ya sancionado en la de Senadores sobre terminación de las obras del puerto de la Capital, creemos oportuno publicar ciertas aclaraciones ó antecedentes respecto á los diques de carena á construirse.

Si en nuestras primeras propuestas de 1889 se contaba, como era muy justo, con obtener beneficio adecuado, en la de 1892 al calcular el precio del mayor dique en 1.200.000 $, la compensación provista era ya muy escasa; y de cierta época posterior en adelante, nuestro finado don Eduardo, obedeciendo en primer término á aspiraciones de otro género, estaba fuertemente empeñado en efectuar la construcción inmediata de ese dique sin ahorrar para ello concesión alguna.

Esa voluntad se traducía en continuas exigencias á los ingenieros directores para reducir el presupuesto de esa obra sin menoscabar su perfección, acortando cada vez más, no ya la utilidad propiamente tal (esto no se pretendía), sino la misma provisión ó cuota destinada á compensar la parte proporcional que á esa obra correspondería en los gastos financieros de la empresa; es decir, premio de empréstitos, comisiones de síndicos y banqueros, corretajes de giros y remesas, descuentos de éstas, diferencias de intereses, etc., que representan reunidos un porcentaje nada despreciable.

Esa voluntad que hemos conocido, que hemos acompañado, y cuyo objeto forma parte del plan general de trabajos que nos toca llevar á buen fin, ya se había revelado hasta cierto punto en las mismas cifras que ofrecimos al Gobierno en la

propuesta de Julio de 1892, cuyo monto sirvió de base al doctor Pellegrini para fijar en un millón y medio el crédito que solicitó en su mensaje de Septiembre de ese año, estando el exceso de 300.000 $ destinado á los talleres de marina y otras instalaciones que el Gobierno se proponía construir á las inmediaciones del dique. Aquel cálculo (que según un presupuesto de puño y letra de nuestro finado don Eduardo, que conservamos, era 1.197.984 $ oro) representaba el costo de la obra sin más provisión para contingencias que 2 ½ % y sin otro margen para compensación de gastos financieros proporcionales que un 5 % que, sea dicho de paso, no alcanza á cubrirlos.

¿Cómo se explica que aquel presupuesto de muy escaso beneficio para un dique, presente tal diferencia con el de 1.400.000 pesos á 1.500.000 que nosotros mismos hemos indicado actualmente como costo probable de los *dos diques?* Respondemos: El primer dique cuesta mucho más que el segundo, porque tiene 20 metros más de extensión y porque á él va naturalmente anexa la indispensable casa de máquinas y toda la maquinaria de bombas, etc., que han de usarse para el servicio y agotamiento de los dos, y así es, por ejemplo, que nuestro cálculo actual para los dos diques se divide más ó menos como sigue:

Costo de la obra á decretar para el primer dique, incluso edificio de máquinas, maquinaria de bombas, etc.	^{oro}	850.000 á	900.000
Costo de la obra á decretar para el segundo dique	«	550.000 á	600.000
	^{oro}	1.400.000 á	1.500.000

En cuanto á la diferencia entre el anterior y el actual cálculo para el primer dique, ella se produce: 1°, porque el cálculo actual no tiene que comprender la costosa entrada de piedra de sillería, umbral, etc., que para poder completar los muros de la dársena fué ha tiempo decretada y está en construcción bajo los contratos del puerto; 2°, porque la puerta elegida para los diques es más barata que las antes proyectadas; y 3°, porque en el cálculo actual hemos eliminado el

2 ½ % para contingencias, y suprimido casi por completo la compensación de gastos financieros; y como esas tres representan próximamente la diferencia entre ambos cálculos, puede verse por ello que nuestra propuesta de 1892 era ya una propuesta de buena voluntad.

Por lo que antecede, es fácil deducir que las buenas disposiciones de nuestro finado don Eduardo, subsisten en sus hijos y se respetan y confirman por ellos.

Sus attos. S. S.

Eduardo Madero é hijos.

Octubre 4 de 1895.

SESIÓN DE LA H. CÁMARA DE DIPUTADOS

30 Octubre 1895.

SEÑOR PRESIDENTE—Se va á pasar á la orden del día con la discusión del proyecto relativo á las obras del puerto que quedó en suspenso en la sesión anterior, esperando la presencia del señor diputado Dávila.

Á la Honorable Cámara de Diputados.

La Comisión de obras públicas ha tomado en consideración el proyecto de ley, venido en revisión del Honorable Senado, por el cual se autoriza al Poder Ejecutivo á invertir la suma de seis millones cuatrocientos mil pesos oro sellado ($ 6.400.000 oro), en la terminación de las obras del puerto de la capital, y un millón cuatrocientos mil pesos oro sellado ($ 1.400.000 oro) en la construcción de dos diques de carena en la dársena norte de dicho puerto, y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su sanción.

Sala de la Comisión, Octubre 15 de 1895.

G. Amuchástegui—E. Cantón—D. del Campillo.

En disidencia sobre el art. 2º.

Delfor del Valle.

PROYECTO DE LEY.

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1º—Autorízase al Poder Ejecutivo para invertir hasta la suma de *seis millones cuatrocientos mil pesos oro sellado* ($ 6.400.000 oro) en la terminación de las obras del puerto de la capital.

Art. 2º—Autorízasele igualmente para contratar, con ó sin licitación, la construcción de dos diques de carena en la dársena norte de dicho puerto, pudiendo invertir en ella hasta la suma de *un millón cuatrocientos mil pesos oro sellado* ($ 1.400.000 oro).

Art. 3º—El Poder Ejecutivo hará con los contratistas los arreglos necesarios para la más pronta terminación de las obras, pero el pago no podrá exceder de una suma anual de *un millón seiscientos mil pesos oro* ($ 1.600.000 oro) á contar del 1º de Enero de 1896, y *trescientos mil pesos oro* ($ 300.000 oro) en lo que falta del presente año. Si el Poder Ejecutivo contratase con los señores Madero é hijos la construcción de los diques de carena, el pago anual antes expresado será igualmente por cuenta de esta obra.

Art. 4º—Los gastos autorizados por esta ley se imputarán á ella misma y se harán de rentas generales.

Art. 5º—Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dado en la sala de sesiones del Senado, en Buenos Aires, á 21 de Septiembre de 1895.

JULIO A. ROCA.
Adolfo J. Labougle,
Secretario.

Señor Presidente.—Está en discusión en general.

Sr. Cantón.—Pido la palabra.

Entre los numerosos asuntos que en este año han ido á la Comisión de obras públicas, ninguno ha demandado mayor suma de atención, mayor suma de estudio, mayor contracción que el que se refiere á las obras del puerto de la capital, venido en revisión del Honorable Senado.

Ampliamente discutido este proyecto en la Cámara donde se inició, ampliamente discutido también por la prensa política del país, la Comisión de obras públicas, para formar conciencia exacta de las numerosas ramas que él tiene, se ha visto en la necesidad de llamar á su seno, por repetidas veces, al señor Ministro del Interior y al contratista de las obras, señor Eduardo Madero hijo.

El tema es vasto. Habría para hacer un informe que durase muchas sesiones; pero no tema la Cámara; no incurriré en tan grave error; por el contrario, prométole un informe breve, corto, despojado de toda vestimenta literaria; haré un informe á número seco que, si no es ameno, ha de tener el mérito de la verdad incuestionable que él encierra.

Las obras del puerto de la capital tomaron origen en virtud de la ley de 27 de Octubre de 1882.

La Cámara me ha de permitir, para fijar mejor los puntos de partida, que lea, que le refresque su memoria con la lectura de los artículos pertinentes de la misma ley.

El art. 1° dice: «Autorízase al Poder Ejecutivo para contratar con el Sr. Eduardo Madero la construcción, en la ribera de la ciudad de Buenos Aires, comprendida entre la usina del gas al norte y Boca del Riachuelo al sur, de diques y almacenes de depósitos para la importación de mercaderías, con los canales de entrada necesarios, sujetándose á las siguientes disposiciones: 1° Las obras se ejecutarán bajo la base de los planos presentados por el Sr. Eduardo Madero, *con las modificaciones que su estudio definitivo aconseje*».

No leo el inciso 2°, porque no hace al caso.

El inciso 3° dice: «Dentro de un año de promulgada esta ley, deberán estar concluídos los estudios definitivos y de detalle y levantados los planos de construcción, debiendo los canales, diques y dársena tener un mínimum de 21 pies en

marea baja ordinaria. Estos planos deberán ser aprobados por el Poder Ejecutivo, previo informe del Departamento de Ingenieros nacionales y Administración general de Rentas».

La parte dispositiva de este inciso no se hizo efectiva por el decreto de 8 de Noviembre de 1882, que dice: «Habiéndose nombrado con fecha de ayer una comisión que estudie la propuesta del Sr. Eduardo Madero y aconseje las modificaciones ó ampliaciones que convenga introducir en ella, se declara que, entretanto y hasta nueva resolución, queda suspendido el plazo de que habla el art. 1°, inciso 3°, de la ley número 1257 de 27 Octubre último.

Dese cuenta de esta resolución al Honorable Congreso en sus primeras sesiones del año próximo.

Comuníquese, publíquese é insértese en el Registro Nacional.

ROCA.

BERNARDO DE IRIGOYEN.

El inciso 9° del art. 1° de la ley, dice: «Recibida una sección, el Poder Ejecutivo abonará su importe á la empresa en dinero efectivo ó en obligaciones de «Puerto» de las creadas por esta ley, al precio corriente en la plaza de Londres, de los fondos públicos externos de última emisión de igual renta y amortización. Al efecto, la empresa presentará la liquidación detallada del importe de la sección con todos los comprobantes, no pudiendo estipularse más de un 6 por ciento de interés por las sumas anticipadas».

En el art. 2°, segundo párrafo, dice: «El Poder Ejecutivo podrá acordar hasta seis años de plazo para el pago de anualidades ó semestres. El producido de estas tierras se destinará al pago de las obras, ó á la amortización de las obligaciones «Puerto» creadas por esta ley, debiendo ser invertido en uno ú otro objeto á medida que se perciban».

Artículo 3°: «Autorízase al Poder Ejecutivo para emitir hasta 20.000.000 de pesos oro sellado en obligaciones del Puerto Buenos Aires, que gozarán 6 por ciento de renta y 1 por ciento de amortización anual acumulativa, por sorteo y á la par, pagadero en Londres, pudiendo aumentarse el fondo amortizante».

Finalmente, por el art. 8º el Poder Ejecutivo debe presentar todo los años, en las primeras sesiones del Congreso, una memoria detallada sobre el estado de las obras, emisión de títulos y sumas invertidas hasta esa fecha.

Este último artículo dió lugar á una interesante discusión en el Honorable Senado, en la que se trató de salvar los principios comprometidos; y mi opinión es que se han salvado.

En la discusión á que aludo tomaron parte, á más del señor Ministro del Interior, los distinguidos senadores Pellegrini, Irigoyen y el miembro informante, doctor Figueroa.

Es cierto, no se puede negar que algo ha dejado que desear la conducta del Poder Ejecutivo en lo que se refiere á este artículo; pero no en la extensión que quiso darse á entender. Y, para demostrarlo, voy á hacer algunas pequeñas referencias.

Las obras, después de firmados los contratos de 1884 y de 1886, principiaron á ejecutarse á fines de ese año, y tomaron gran incremento en 1887, cuando se produjeron aquellas catástrofes para la empresa, á consecuencia de que los fuertes vientos del sudeste destruyeron las obras preliminares.

Ya el año 1888, el señor Ministro del Interior dió cuenta de algunas modificaciones introducidas en la ejecución de las obras, que me voy á permitir hacer presentes á la Honorable Cámara:

En la memoria presentada en 1888 por el señor Ministro del Interior, doctor Wilde, se dió cuenta de las siguientes resoluciones adoptadas: 10 de Mayo de 1888: Autorización para que el ferrocarril Buenos Aires y Ensenada prolongara su vía desde la Boca hasta las obras; 9 de Diciembre de 1887: Modificación del muro exterior; 10 de Diciembre de 1887: Modificación de la esclusa sur; 24 de Diciembre de 1887: Modificación de la dársena sur; 28 de Mayo de 1888: Modificación de la dársena sur.

En la memoria del Ministerio del Interior, presentada al Congreso en Septiembre de 1889 por el doctor Quirno Costa, se dió cuenta de estas otras resoluciones: 19 de Julio y 30 de Septiembre de 1888: Precios de caños y válvulas; 3 de Enero de 1889: Inauguración de la 1ª sección; 25 de Abril de 1889: Muelle externo nordeste dársena sur.

La memoria correspondiente á 1890 no se presentó; pero esta omisión no le debe extrañar á la Honorable Cámara, compuesta, en primer término, de hombres políticos. La memoria única que el Poder Ejecutivo estaba en condiciones de presentar entonces al Honorable Congreso, era la de los conatos revolucionarios que substrajeron su atención de los negocios públicos y no le dejaron cumplir con esta cláusula de la ley relativa á la construcción del puerto Madero.

En 1891 el laborioso Ministro del Interior, doctor Zapata, presentó al Honorable Congreso, en cumplimiento de lo dispuesto en este artículo, una extensa, concienzuda y bien fundada Memoria, que es de donde he sacado los principales datos para este informe.

En ella se encuentran los fundamentos que me sirven para explicar á la Cámara cuál es el origen de estos 6.400.000 pesos oro que en el artículo 1° del despacho de la Comisión se establecen como necesarios para la continuación de las obras del puerto de la capital.

Por el detalle de las planillas números 1 á 10, formadas en 1891 por el Inspector oficial de las obras del puerto é insertas á páginas 219 á 225 de la Memoria que en 25 de Junio del mismo año presentó el Ministro del Interior, doctor Zapata, al Honorable Congreso, se ve que el día 19 de Febrero de 1891, es decir, después del último certificado entonces expedido (el de 31 de Enero) el importe de las obras que había á ejecutar era de $ oro 15.712.974,38, que unidos al 7 $^1/_2$ por ciento, para dirección técnica, gastos de administración, etc., y deducido el valor de los materiales existentes, representaba, según se establece á página 24 de la misma memoria, $ oro 16.448.450,66.

Este era el valor de las obras que estaban proyectadas, obras á ejecutarse en el año 91.

La obra ejecutada hasta el 19 de Mayo, es decir, hasta el 30 de Abril, fecha del último certificado anterior, importaba, según se ve á página 23 de esta misma Memoria, pesos 17.199.381,72.

Fíjese la Honorable Cámara cómo el año 91, cuando se daba cuenta al Congreso del estado de las obras, estaba todavía esta cifra muy lejos de los 20.000.000 alrededor de los cuales tanta discusión se ha hecho.

De esta cifra debe rebajarse por importe de los certificados de los meses de Febrero, Marzo y Abril del 91, posteriores al cálculo del Inspector oficial, pesos 1.228.357,96. De manera que las obras hechas hasta el 31 de Enero del 91 importaban $ 15.971.023,76.

Sumando esta cantidad de obra ejecutada y la cifra anterior que indiqué, de obra á ejecutarse, tenemos el total de pesos 32.419.473,92 que costaría el puerto; pero de esto hay que hacer todavía algunas reducciones; hay que rebajar por obras correspondientes á las de salubridad (página 215 de la Memoria) pesos 206.127,61 más 7 $^1/_2$ por ciento. Total 221.587,18.

De manera que queda como costo definitivo total de las obras del puerto: pesos 32.197.886,74.

Pero esta cifra, que no ha podido cubrirse, porque el puerto no está concluído y porque tampoco se han votado los fondos necesarios para alcanzarla, ha ido poco á poco aumentándose, aproximándose á los 32.197.000 pesos, costo total del puerto, por diferentes partidas votadas por el Congreso en la ley de presupuesto de distintos años.

Si la memoria no me es infiel, en el año 1893 se votaron 2.400.000 pesos oro para las obras del puerto. Esta cifra se ha reducido después por razón de la crisis general; y en la actualidad se halla autorizado el Poder Ejecutivo á invertir en dichas obras solamente 100.000 pesos oro al mes, es decir, 1.200.000 al año.

Esta es la causa de la paralización en que se encuentran esas obras y de los perjuicios que ocasionan á los contratistas.

Bien, pues: se ha provisto hasta hoy, por la ley de creación del puerto y por las diferentes partidas del presupuesto, la suma de 25.800.000 pesos; faltan para terminar las obras, para hacer el total de 32.000.000 que indiqué hace un momento, 6.397.886,74. El proyecto de la Comisión fija la cifra redonda de 6.400.000.

Hago notar que estas cifras, tomadas de la Memoria del Ministerio del Interior correspondiente al año 1891, han sido proporcionadas por el Inspector técnico de las obras, por un delegado de la Oficina de Obras Públicas; y es bien sabido por todos los que han seguido con interés el desenvolvimiento, el largo proceso de la ejecución de las obras del puerto Madero,

que el Departamento de Obras Públicas no fué nunca una oficina simpática é indulgente para los constructores Madero. No importa esto un cargo, un reproche; todo lo contrario. Pienso que si las oficinas públicas de algo deben pecar, es por *trop de zèle*, y nunca por falta de él.

Estas cifras coinciden con el cálculo hecho por los mismos empresarios, y de los que he obtenido éstos guarismos.

Según los cálculos de ellos, la provisión aún necesaria para la terminación de las obras es de $ oro 6.404.859,37, que unidos á la suma aún disponible en 1° de Marzo último de la provisión del presupuesto vigente, ó sea 747.884,25 y al importe de los certificados expedidos desde el principio de las obras hasta el 28 de Febrero último inclusive, ó sea $ 25,052.111,63, dan un total de 32.204.855,25.

Hay una pequeña diferencia de 3 ó 4000 mil pesos entre el cálculo de los empresarios y el del Inspector técnico, diferencia que se explica perfectamente bien por algunas pequeñas mejoras y modificaciones introducidas en las obras del puertos proyectadas después de la publicación de aquella memoria.

Cuando la Comisión estuvo al corriente de todos estos antecedentes, quiso saber en qué habían de invertirse los 6.400.000 $ oro, y al efecto realizó una visita de inspección al puerto Madero. No tiene por cierto motivo de arrepentimiento por ello; antes al contrario, la Comisión y varios señores diputados que tuvieron la amabilidad de acompañarla, pudieron comprobar que el dique número 3 está concluído, pero inhabilitado para prestar los beneficios á que está llamado, á causa de que los almacenes no se hallan concluídos. Es un dique ocupado tan sólo por algunos buques de la escuadra y por algunos convalecientes del comercio de cabotaje. En el dique número 4, podría decirse que las obras están también concluídas en lo que al dique mismo se refieren; pero faltan los almacenes y los sótanos que deben hacerse y que sirven de contrafuerte al dique; no se le puede llenar de agua ni dar al servicio público. La dársena encuéntrase también muy adelantada.

En el momento de la visita de la Comisión, un número reducido de operarios se ocupaba de terminar las compuertas de entrada á los futuros diques de carena.

También vió la Comisión la gran extensión de terreno que se ha ganado al río, y que ha de ser ocupado por los diques de carena si el Congreso resuelve que allí se hagan, prolongando el muro exterior mucho más al norte de lo que primitivamente fué proyectado; de manera que se obtiene una gran cantidad de tierra que contrabalancea el costo del muro.

Vió también la Comisión que varias dragas se ocupaban de aumentar la profundidad del canal del norte, dragas cuyas chatas hacen un recorrido de 8 ó 10 kilómetros para venir á arrojar en las partes bajas del puerto el producto del dragaje.

En fin, señor Presidente, la Comisión pudo apercibirse *de visu* de la urgente necesidad que hay, por otra parte, de terminar cuanto antes las obras tan importantes del puerto de la capital.

Allí adquirió la planilla detallada de las obras á practicarse y en las cuales serán invertidos los 6.400.000 pesos á que he hecho referencia hace un momento.

Las obras á construirse, del 1° de Marzo del 95 en adelante, para la conclusión del puerto de la capital son las siguientes: (Las primeras cifras corresponden á obras determinadas en el contrato é incluídas en el presupuesto primitivo; y las segundas cifras que les corresponderán á aumentos previstos en el contrato, pero no incluídos en el presupuesto, y mejoras y modificaciones posteriores).

Para concluir la dársena norte con sus boyas y uñas de amarrazón, vías férreas, pescantes, maquinaria hidráulica, etc., se necesitan 114.595 pesos, más 224.785.

Para concluir el dique número 3 con sus vías férreas, pescantes, maquinaria hidráulica, almacenes de depósito, pavimento de los muelles, etc., se necesitará 237.068, más 1.725.190.

Para concluir el canal del norte con sus boyas y valizas de dirección, etc., se necesitará 2.082.149, más 55.101.

Para concluir el dique número 4 y esclusa con sus vías férreas, pescantes, maquinaria hidráulica, almacenes de depósito, pavimento de muelles, etc., se necesitará 699.600, más 2.131.467.

Total de las primeras cifras: 3.133.411, y de las segundas 4.136.538.

Suma total incluso el 7 1/2 % para dirección técnica y gastos de administración	7.269.950
A deducir: Materiales sobre el terreno y obra sin colocar	117.209
	7.152.741
A deducir: Saldo del presupuesto vigente en 1° de marzo del 95	747.884
Crédito necesario para concluir las obras	6.404.857

Así tiene la Honorable Cámara explicado de la manera más detallada que la Comisión de obras públicas ha encontrado, las diferentes partidas en que ha de ser invertida la suma á que se refiere el art. 1° del proyecto en discusión.

Se preguntará, señor Presidente, después de lo expuesto: ¿conviene terminar cuanto antes las obras del puerto de la capital?

Del punto de vista de los intereses generales del país, me parece que no es necesario ni siquiera esbozar una contestación á esta pregunta. Pero no pasa lo mismo del punto de vista de las conveniencias pecuniarias, de la operación mercantil, diré así, que el puerto representa.

Sostengo que el puerto de la capital es una obra de gran interés para el erario público, porque ella aumentará sensiblemente las rentas de la Nación.

En la actualidad, la parte habilitada, es decir, la dársena sur y los diques número 1 y número 2, ya produce un 5 1/5 % de interés sobre el capital. Y llamo la atención sobre este punto: que estando el dique número 3 concluído, no puede prestar beneficio de ningún género al comercio internacional, ni á la Nación misma, porque no pueden llegar hasta él los grandes paquetes importadores de mercaderías, no existiendo, como no existen, almacenes de depósito.

Por la Memoria de la empresa de Catalinas correspondiente á 1894, y según transcripción de *La Prensa* de 17 de Marzo del corriente año, se ve que en aquel año 94, se giraron á Catalinas 347.500 toneladas de carga que representan una entrada de 200.000 pesos oro por lo bajo. Si este producto, perdido para el fisco, se agregase al 5 1/5 por ciento arriba expresado, el producto pasaría en realidad de 6 % sobre el costo de las

secciones en servicio y ya agregado á dicho costo el valor de la obra á ejecutar para el completo del dique núm. 3. De igual modo si del costo de esas secciones se deduce el de lo hecho en el dique núm. 3, que no presta servicio eficaz por falta de depósitos, el producto anual pasa también del 6 %.

Con estos datos, de cuya veracidad nadie puede dudar, creo que no se necesita ser profeta para anunciar que, una vez terminadas las obras del puerto, la Nación obtendrá un 6 y un 7 por ciento sobre el capital invertido.

¡Y sabe Dios á cuánto subirán estas cifras en el porvenir, dado el desenvolvimiento incesante que tiene este país!

Termino, pues, con lo que se refiere al art. 1°.

Paso á informar á la cámara sobre el art. 2°, que dice:

Art. 2° Autorízasele igualmente para contratar, con ó sin licitación, la construcción de dos diques de carena en la dársena norte de dicho puerto, pudiendo invertir en ella hasta la suma de 1.400.000 pesos oro sellado.

Los diques de carena, señor Presidente, no estuvieron incluídos en el contrato primitivo de las obras del puerto de la capital; pero los empresarios, los señores Madero, más de una vez se ocuparon de ellos, y entre las modificaciones autorizadas por el Poder Ejecutivo existe la ampliación del muro exterior ganando más terreno al río, á fin de dar cabida á los diques de carena.

Se presentaron planos en esa época, pero no se creyó necesario, ó mejor dicho, el país no tenía los elementos pecuniarios suficientes para llevar la idea á la práctica, y quedó en proyecto. En este momento sucede lo contrario: el país necesita de una manera urgente, apremiante, de los diques de carena, y entonces el Senado ha creído conveniente acordar autorización al Poder Ejecutivo para contratar la construcción de tales diques, con ó sin licitación, y fijando como cifra máxima para su ejecución la de 1.400.000 pesos oro.

Esta cifra no ha sido tomada al acaso.

En un memorándum pasado por los señores Madero al Poder Ejecutivo, establecían que ellos se encontraban habilitados para ejecutar los diques de carena por valor del costo, fijándolo en la suma de 1.400.000 pesos oro; debiendo costar de 850.000 á 900.000 pesos el primer dique, que es el de

mayor longitud, y 550.000 ó 600.000 pesos oro el segundo, de menor extensión.

Los empresarios Madero prometían también al Gobierno hacer estos diques sin reportar beneficio alguno para la empresa, por el precio de costo, que sería fijado por el poder ejecutivo, dando cumplimiento así á un noble anhelo, á una preocupación constante del señor Madero, quien parece que ha dejado también establecido de una manera terminante, en una de las cláusulas testamentarias, el encargo á sus hijos de que hagan los diques de carena al precio de costo sin obtener ganancia alguna.

Este artículo ha sido ampliamente discutido, como los otros, en el seno de la Comisión; y á diferencia de los demás no ha conseguido armonizar las ideas de todos sus miembros. El señor diputado del Valle ha firmado en disidencia, pero tan sólo bajo el punto de vista de la licitación. El dará á su tiempo las razones que tenga sobre el particular; yo me encargo tan sólo de exponer las de la Comisión en mayoría.

La Comisión ha creído que no había ventaja positiva en modificar el artículo del Senado, y que si hubiera necesidad de modificarlo, más bien habría sido en un sentido diametralmente opuesto á la opinión del señor diputado del Valle, quien desea establecer de una manera imperativa la licitación.

Esta cuestión de la licitación tiene partidarios ardientes y también enemigos encarnizados.

Yo he sido de los primeros durante mucho tiempo.

Durante mi corta permanencia en la dirección de las obras de salubridad de la capital, sostuve la licitación como principio inquebrantable, y fué entonces que presencié los mayores fracasos y recogí las mayores decepciones.

Podría referir dos casos concretos: el de las obras del sifón del Riachuelo y los filtros últimamente construídos en la Recoleta.

Hechas las licitaciones, fueron aceptadas, como es consiguiente, las más bajas.

Las dos fueron en la práctica un gran fracaso. Los individuos no tuvieron ni la capacidad pecuniaria ni la capacidad científica para hacer las obras, y terminaron por suplicar que se les rescindiera el contrato.

En este mismo momento, para la construcción del gran caño colector de las aguas que van á los terrenos del puerto, no se ha aceptado la propuesta más baja, porque lo que busca el Gobierno, como todo hombre práctico, es la seguridad de que la obra se hará en las mejores condiciones; prescindiendo de las creencias ficticias de que podrá hacerse á bajo precio en las mismas condiciones de bondad que se consigue cuando se paga bien.

Con la licitación pueden hacerse los mayores fraudes, así como sin ella, si los hombres encargados de aplicar la ley son honestos, se pueden hacer la mayores bellezas administrativas del mundo.

Por eso la Comisión ha creído, en obsequio á la premura del tiempo y á fin de dotar al país cuanto antes de diques de carena, que era preferible acceptar el artículo como viene, con tanta mayor razón, cuanto que en él no se prohibe ni se hace obligatoria la licitación; se deja al Poder Ejecutivo en plena libertad de acción, con amplitud de facultades. Podrá contratar la construcción de los diques de carena con ó sin licitación, como lo encuentre más conveniente, como lo encuentre más factible.

Es urgente, señor Presidente, dotar á la República de diques de carena, bajo muchos puntos de vista. En primer lugar, no se concibe un puerto sin diques de carena, como no se concibe una ciudad sin hospitales, máxime un puerto como el nuestro, que tiene un movimiento extraordinario. Llegan buques de ultramar que sufren averías en el tránsito y, sin embargo, tienen que esperar buen tiempo para ir á mendigar á Montevideo una entrada al dique Cibils.

Pero fuera de este orden de ideas, digo que la República necesita imperiosamente de diques de carena, porque sus buques de guerra están muchos de ellos con los fondos sucios, sin tener donde limpiarlos. No se puede, á cada rato, mandar al Brown ó á cualquiera de los cruceros adquiridos últimamente, á hacer un viaje á Europa, con el objeto de limpiar los fondos ó reparar averías, por razones que están al alcance de los señores diputados, y que yo no necesito insinuarles.

Esta limpieza de fondos de los buques de la escuadra cuesta sendos millones á la Nación, y para que la cámara se forme

una idea de lo que importa esa operación, le voy á leer un pequeño *memorándum* de lo que se ha gastado en el año 94 en limpieza de fondos y refacciones en el dique Cibils, de Montevideo, sin satisfacer, por cierto, las necesidades en general de la armada, porque aún quedan muchos buques que no consiguen entrar á ese dique.

Gastos efectuados por entrada á dique y autorizados en reparaciones, etc.—Ejercicio de 1894.

BUQUES	Entrada al dique	Reparaciones
Crucero 9 de Julio	$ 31.020,69	—
Acorazado El Plata	11.526,84	—
Bombardera Constitución	1.847,81	—
Torpedera Espora y lanchas Jorge y Thorne	8.376,62	—
Acorazado Los Andes	36.381,10	—
» Libertad	30.245,38	—
Cañonera República	4.560 —	—
Vapor General Paz	2.782,40	—
Cañonera Paraná	5.776,05	—
Vapores Bahía Blanca y Gaviota	2.200 —	—
Torpedero Maypú	6.188,14	—
Cañonera Uruguay	3.620,87	—
Vapor Caa-Guazú	2.937,15	—
Transporte Ushuaia	3.832,91	—
Torpederos Murature, Comandante Py y King	3.728,22	—
Transporte 1° de Mayo	8.619,97	—
Acorazado Independencia	35.797,95	$ 239.041,62
Totales	$ 199.432,13	$ 239.041,62

Digamos, 200.000 pesos en alquiler de dique tan sólo; todavía no habiéndose hecho la limpieza de todos los buques que la reclaman.

Si reduzco á oro esta cifra y la aplico al capital de 1.400.000 pesos, que es lo que como máximum costará la construcción de los dos diques de carena que se proyectan en la parte norte de la dársena, resultará que es el interés de ese

capital calculado al 5 %; de manera que si el país tuviera ya esos diques, habría pagado en interés de ese capital lo que ha entregado al extranjero, pero reportando mucho mayor servicio, porque con ese 1.400.000 pesos se proyectan dos diques en nuestro puerto.

Creo que con esto basta y sobra para evidenciar la gran conveniencia, la urgencia y la necesidad que tenemos de hacer estos diques sin pérdida de tiempo.

El artículo 3º del proyecto de la Comisión autoriza al Poder Ejecutivo para hacer con los contratistas los arreglos necesarios para la más pronta terminación de las obras; pero el pago no podrá exceder de una suma anual de *un millón seiscientos mil pesos oro* ($ 1.600.000 oro) á contar del 1º de Enero de 1896, y *trescientos mil pesos oro* ($ 300.000 oro) en lo que falta del presente año. Si el Poder Ejecutivo contratase con los señores Madero é hijos la construcción de los diques de carena, el pago anual antes expresado será igualmente por cuenta de esta obra.

Este artículo no ha de dar lugar á discusión, me parece, porque todo él es una verdadera concesión, una ventaja real y positiva para la Nación. Los empresarios, en el deseo de devolver á las obras su primitivo impulso, de terminarlas cuanto antes y de obtener, con la rápida conclusión de ellas, la utilidad que legítimamente deben recoger, proponen al Gobierno esta forma cómoda de pago. Ellos pondrán el personal necesario (cuatro, cinco ó seis mil hombres en movimiento) y terminarán las obras en dos años más; pero la Nación les hará el pago del valor de las mismas durante cuatro años en anualidades de 1.600.000 pesos.

Si los diques de carena son contratados, como es mi deseo y como creo que ello está dentro de la conveniencia general de la República, con los primeros contratistas del puerto, señores Eduardo Madero é hijos, el pago será igualmente cómodo para la Nación. En vez de hacerlo en cuatro años, lo hará en cinco: quiere decir que pagará cuatro anualidades de 1.600.000 pesos, y la quita de 1.400.000. Vale decir que vamos á tener diques de carena cuya terminación no demorará más de nueve meses ó un año, hechos y aprovechados por el país, y que no los pagaremos sino de aquí á cinco años.

Si el Poder Ejecutivo no contrata, por cualquier incidente, las obras con los señores Madero, conviene que quede constancia en este informe, y así lo hago notar, para explicar bien cuál es el espíritu de este artículo, que el pago tendrá que hacerlo el Poder Ejecutivo en la forma que con ellos conviniere; pero no deberá nunca deducir su valor de 1.600.000 pesos que se establece de una manera clara y terminante como pago anual para la terminación de las obras contratadas en virtud de la ley primitiva del 82.

Señor Presidente: con esto termino y cumplo mi promesa; creo haber hecho mi informe, como decía al principio, á número seco, desvestido de todo adorno literario. He realizado este sacrificio, que por otra parte se amolda muy bien á mi carácter un tanto práctico, en honor al tiempo de la Cámara y para demostrar hasta dónde llega mi fuerza de voluntad cuando se trata de cumplir la palabra empeñada, teniendo como tengo todavía un poderoso material bélico por si llega el caso de hacer uso de él más tarde. He dicho.

Sr. Dávila.—Pido la palabra.

Señor Presidente: siento la necesidad de tomar la palabra en la discusión en general de este proyecto, porque, conocidas como son mis opiniones adversas al plan de las obras que se han desenvuelto enfrente de la ciudad de Buenos Aires, llamaría la atención el que yo votara en general en favor de esta ley, puesto que mi disidencia va á versar, en particular, sobre una modificación que propondré á la consideración de la Cámara.

Extrañaría, pues, señor Presidente, que yo votara en silencio á favor del proyecto, y esta es la razón por la cual me permito fundar mis opiniones en esta altura del debate, prometiendo á mi vez imitar el modelo del señor diputado miembro informante de la Comisión respecto de la rapidez con que he de pasar por sobre todas las cuestiones y á la brevedad que procuraré imprimir á mi exposición.

He de, también, señor Presidente, renunciar al uso, empleando las propias palabras finales del señor diputado, de un poderoso arsenal bélico que tengo en mi poder, y el que solamente emplearé en caso de que el debate se trabe de una manera seria en el fondo mismo del asunto.

Hace doce ó trece años, siendo miembro de esta Cámara,

impugné la propuesta de los señores Madero. Y no me es satisfactorio haber triunfado en mis previsiones de aquella época, puesto que mi triunfo representa 12.000.000 más de costo de las obras del puerto sobre la suma que en aquella ocasión se había prometido que ellas costarían. ¡Habría deseado más bien equivocarme!

Recuerdo que dije en aquella larga discusión: la obra no estaba estudiada; este no era un plan meditado para las obras del puerto; que no habría cálculo, ni base de cálculo posible para apreciar su costo; que éste puede ser de 20.000.000, de 30.000.000, como de 40.000.000.

Estamos ya en los 32.000.000, y fácilmente se llegará á los 40.000.000, como lo insinuaré brevemente dentro de un instante, si ha de cumplirse exactamente todo lo que respecto á estas obras se comprometieron á hacer en aquella propuesta del año 1882 los empresarios.

Yo no puedo oponerme á que las obras continúen, siendo adversario de ellas, como lo he sido. Como diputado, tengo el deber de votar fondos para que se concluyan, porque esa es una obra nacional bien ó mal concebida, bien ó mal ejecutada. Se ha comprometido en ellas los dineros de la Nación, por decenas de millones, y las obras no se pueden ahora destruir para volverlas á hacer sobre otro plan. Por consiguiente, sean ellas buenas ó malas, sea acertado ó no el plan, hay que terminarlas.

Pero la Comisión propone á la Cámara que las obras continúen regidas por la ley del año 82 y por el contrato del año 86, como si no hubiese sufrido alteración alguna el sistema administrativo bajo el cual se realizó la operación.

Yo hago una división, que el señor miembro informante me ha facilitado, entre las obras comprendidas en el contrato del 86 y las obras no comprendidas en ese contrato, es decir: las obras legítimamente contratadas con los señores Madero, y las obras ilegítimamente contratadas con dichos señores.

El señor miembro informante nos ha dado una suma alrededor de 7.000.000 (para evitar cifras fraccionarias) la mitad para las obras á ejecutarse que están comprendidas en el contrato del 86, y la otra mitad para las que no lo están.

Yo he de proponer que todo lo que no está comprendido en el contrato del 86 sea materia de un nuevo contrato entre el Poder Ejecutivo y los èmpresarios.

Y note la Cámara que, siendo decidido y leal adversario de esas obras, no he de tener inconveniente—desde que la palabra de la Nación está empeñada, desde que ese sistema de ejecución está ya establecido—no he de tener inconveniente, digo, en que el Poder Ejecutivo, con licitación ó sin ella, contrate con los mismos señores Madero las obras no comprendidas en aquel contrato; porque lo que yo busco es que las cosas se hagan con regularidad, teniendo en vista el estado de penurias por que pasa el erario argentino, que obliga á hacer todas las economías posibles en esas obras, economías que, á mi juicio, se puede hacer en cantidades considerables.

Los señores Madero propusieron hacer estas obras por un máximun de 20.000.000, no en dinero efectivo, sino en fondos públicos recibidos al precio de su cotización en Londres, cotización medida por la última de los títulos análogos de la República circulantes en aquel mercado.

Dentro de ese máximum debía darnos un canal exterior norte más largo que el que está dragando; debía darnos la dársena que está hecha; debía darnos los cuatro diques; debía darnos un puerto militar en el extremo norte de las obras con 17 hectáreas de terreno terraplenado y demás servicios accesorios para un puerto militar; debía darnos también dentro de ese costo, señor Presidente, la fundamentación, los cimientos, diré así, de los perímetros de todas las manzanas que se ganasen al río, hechos de mampostería; debía darnos igualmente dentro de ese costo el muro exterior de piedra; debía darnos además, depósitos con una capacidad de 315.000 toneladas métricas. Todo esto estaba dentro de los 20.000.000; y todo esto estaba detallado, señor Presidente, y señores diputados, en la propuesta que el señor Madero presentó al congreso y que aquí se aprobó.

Espero que la Cámara no ha de poner en duda la afirmación que le hago; pero si algún diputado la tuviese, tengo en mis manos el texto de la propuesta del señor Madero, que fué convertida en ley.

El año 84, señor Presidente, el señor Madero presentó los

estudios provisionales firmados por el señor Hawkshaw y Cª, al Poder Ejecutivo para firmar el contrato provisional ó preliminar. En esos estudios estaban incluídas todas las obras que acabo de mencionar, y el presupuesto máximo era alrededor de 17.000.000 de pesos oro; es decir, menos de los 20.000.000. Y todavía dicen los señores Hawkshaw y Hayter en el texto de su propuesta, que, como digo, tengo en mi poder, que había márgenes para cualquier eventualidad procedente de equivocaciones.

El Poder Ejecutivo, entonces, en virtud de las firmas puestas por los señores Hawkshaw y Hayter en esos estudios, planos y presupuestos, firmó el contrato provisional en el 1884, en el que se determinó de una manera terminante y categórica que las obras debían ser ejecutadas dentro del máximun de la ley.

Es decir, de 20.000.000, y agregó, en uno de sus artículos, que si hubiese equivocaciones de cálculo sobre el costo, sobre cómputos métricos, sobre extensión de las obras, sobre importancia de las mismas, todo esto refluiría en contra de los empresarios, siendo ellos, por consiguiente, responsables de sus equivocaciones.

Estaba, pues, el Poder Ejecutivo dentro de la verdad de la Ley, dentro del espíritu de la cámara, dentro del espíritu del Congreso; en corroboración de ello, puedo citar palabras que constan en un decreto del Poder Ejecutivo, á que haré referencia después, y de las palabras del señor miembro informante del Senado en 1882 y de las del de esta Honorable Cámara en esa misma fecha, que era mi colega de comisión. Yo firmé en disidencia su despacho. Consta de todo esto que el máximum que el Congreso autorizaba á gastar eran 20.000.000. El contrato del año 84 estaba, pues, estrictamente dentro de la ley.

En Diciembre de 1885 presentaron los concesionarios los estudios definitivos de la misma firma de aquellos respetables ingenieros de Inglaterra, y el presupuesto de 17.000.000 se había elevado á 19.000.000 y una fracción considerable. Es decir, estábamos todavía interpretando la ley con cierta largueza, dentro de la suma autorizada; y digo con cierta largueza, porque no son lo mismo 20.000.000 en efectivo que 20.000.000 en fondos públicos.

El Poder Ejecutivo firmó el contrato por 19.000.000 y una fracción considerable, como he dicho.

Pero, señor Presidente, aquí es oportuno que, siquiera sea en homenaje y en defensa de mis opiniones, y para confirmar cuán justa y fundada es mi oposición, haga presente á la Cámara y someta á su consideración ciertas circunstancias valiosísimas y que han de influir como elemento poderoso, en mi concepto, para fundar la cláusula que he de proponer en la discusión en particular.

He dicho que el señor Madero había propuesto el muro exterior de piedra, como tenía que ser, una obra fuerte, sólida y monumental, que pusiese á las obras internas que se harían sobre la ribera al abrigo de los movimientos tumultuosos del Río de la Plata.

El señor Madero la recomendaba en su propuesta: es necesario, decía al Congreso y al Poder Ejecutivo, que estas obras se hagan sin economía, que estas obras se hagan sólidamente; se puede hacer mucho más económicamente una obra de madera, como los muelles de madera que se hacían en la Boca; pero no tienen consistencia. Es por eso que insistía, el año 82, en que el muro exterior fuera de mampostería de piedra.

El año 84, los ingenieros insisten en que el muro exterior sea del mismo material, con igual solidez; y entra en el contrato provisional del año 84, el muro exterior de piedra; y tan entra, que ese punto fué materia de un artículo especial, porque, no solamente se dijo que el muro había de ser de piedra, sino que se fijó de una manera expresa, por el Ministro de aquella época, el precio unitario por metro cúbico del muro de piedra: 14 pesos 75 centavos oro sellado, que más tarde, diré á la Cámara, fué elevado á 20 pesos y pico, al firmarse el contrato definitivo.

Entonces, en el presupuesto de 17.000.000 establecido en el contrato provisional de 1884, entraba el muro exterior de piedra.

El año 86, cuando se presentan los estudios definitivos, desaparece el muro de piedra y aparece el muro de madera. El Departamento de Ingenieros observa la inconsistencia de esa obra. Los ingenieros ingleses sostienen que es suficiente. El Poder Ejecutivo opta por la opinión de los ingenieros ingleses,

declarando que hacía plena fe en su sabiduría y en su experiencia, y se pacta el muro exterior de madera.

Seis ú ocho meses después de firmado el contrato, el muro de madera desaparece, y reaparece el muro de piedra.

Consta de los decretos que están en el registro oficial, todo lo que estoy recordando á la Cámara.

Me dirán los señores diputados: ¿Y qué significa esta variación? ¿qué alcance tiene?

Yo les contestaré: el muro de piedra cuesta 2.500.000 ó 2.600.000 pesos; el de madera cuesta 1.400.000 pesos; si se hubiera proyectado el muro de piedra en el presupuesto del año 85, para hacer el contrato definitivo, hubiera quedado fuera de los 20.000.000, y el contrato no hubiera sido posible.

He ahí por qué desapareció el muro de piedra, en contra de la opinión verdadera del señor Madero y en contra de la opinión técnica de los ingenieros, porque sabían que el muro de madera era inconsistente.

Entonces, por un acuerdo especial, posterior al contrato, que ya subía á 21.000.000 y pico, sólo con esta adición, se declara que este muro de mampostería de piedra era obra extraordinaria, obra no prevista. Y yo sostengo que es obra prevista, puesto que estaba ofrecido por el señor Madero á este Congreso, desde el año 1882, hacerla de piedra, dentro de los 20.000.000 de pesos; estaba previsto, estaba pactado, estaba contratado desde el año 1884, puesto que hasta se pactó el precio unitario. Entonces no es obra extraordinaria, es una obra perfectamente prevista, como lo acabo de decir.

Relativamente á depósitos, el señor Madero propuso al Congreso, el año 1882, construir á lo largo de los diques depósitos de aduana con capacidad cúbica de 315.000 toneladas. Costaba esta obra alrededor de 5.000.000 de pesos oro.

El año 1884, cuando se firmó el contrato provisional, de acuerdo con los estudios, provisionales también, de los Ingenieros aún se había elevado la capacidad de los depósitos de 315.000 á 326.000 metros cúbicos, por considerar los Ingenieros que habían venido de Europa, que eso era indispensable.

Ahora bien; en el presupuesto de Diciembre de 1885, que sirvió de base al contrato definitivo, los 326.000 metros cúbicos de depósito, se reducen á 88.000, es decir, de 5.000.000 y pico

de pesos, se reduce el costo de los depósitos á 1.200.000 pesos próximamente. Me parece que no me equivoco sino en cifras muy insignificantes.

Con depósitos de capacidad de 88.000 metros cúbicos, los gastos cabían dentro de los 20.000.000; con los depósitos ofrecidos en la propuesta de 1882 y pactados en el contrato de 1884, no cabían dentro de los 20.000.000 Entonces se reduce la capacidad de los depósitos en la enorme proporción á que me he referido; pero los 326.000 metros de depósitos reaparecen muy pronto, después de asegurado el contrato, pero con el carácter de obra extraordinaria.

He ahí como estaban ya, por acuerdos especiales, con carácter de obras extraordinarias, exactamente las mismas que antes estaban ofrecidas, que antes estaba comprometido á hacerse dentro de los 20.000.000 de pesos.

Podría, señor Presidente, citar una serie de partidas que no son insignificantes y que están dentro del cuadro de observaciones que estoy haciendo: por ejemplo, en vías férreas del puerto. En el contrato definitivo, hay una partida de 78.000 pesos oro para vías férreas, y sin embargo me parece que van gastados 500.000 ó 600.000. El puerto militar, que debía caber dentro de los 20.000.000, ha desaparecido. El terraplenamiento de las 17 hectáreas para el servicio del puerto no se ha mencionado en el contrato definitivo. El cimiento perimetral de las manzanas ganadas al río, ha desaparecido. Todo eso ha desaparecido y tendrá que hacerse más tarde ó más temprano, y entonces el costo total se elevará á lo que paradojalmente yo decía el año 1882: 30 ó 40 millones, en vez de 20.

El señor diputado miembro informante de la Comisión, decía que hasta hoy se han gastado 25.000.000. Y yo sostengo que esos 5.000.000 de más que se han gastado, lo han sido sin autorización del Congreso.

El año 1893, el Poder Ejecutivo expidió un decreto motivado precisamente por las observaciones que la Contaduría le hacía acerca de la manera de liquidar los trabajos del puerto cuando se agotaban los recursos fijados por la ley. En ese decreto que he vuelto á leer ahora en el registro nacional, el Poder Ejecutivo, fundado en los antecedentes de la ley y en las opiniones parlamentarias, declara que el máximum autori-

zado es de 20.000.000 de pesos oro, sobre cuya suma el Poder Ejecutivo carece de facultades para gastar más. El hecho de que el Congreso haya votado anualmente en el presupuesto sumas de dinero para la continuación de esas obras, no importa ampliación sobre la suma de 20.000.000. Esto implica solamente que el Congreso provee de recursos, en vista de que los fondos públicos con que debían costearse estas obras no pueden colocarse. El hecho es que no existe una ley del Congreso que autorice á gastar en las obras del puerto un peso más sobre el máximun de 20.000.000, particularmente contratadas con los señores Madero. Y si no existe autorización legal para un gasto mayor, resulta que el Poder Ejecutivo no ha podido contratar particularmente con el señor Madero, obras cuyo importe venga á exceder de los 20.000.000 de pesos autorizados por la ley.

Hago la división: todas las obras que están comprendidas en el contrato de 1886 y que están dentro de los 20.000.000 autorizados deben continuar haciéndose por el señor Madero como hasta ahora, y toda obra que no está comprendida en ese contrato y que está fuera de los 20.000.000 autorizados debe ser contratada por el Poder Ejecutivo libremente, sea con el señor Madero (yo no tendría inconveniente en que se haga la misma autorización que se hizo el año 1882 para esas obras) ó sea por licitación. Se preguntará: ¿qué objeto hay en hacer esa división? Uno muy atendible: los precios unitarios desde el año 86 á esta parte han cambiado considerablemente. Días pasados he visto en un diario de está capital un parangón entre los precios unitarios de 1886 y los actuales precios de plaza, y hay una diferencia de 30 á 40 %, que sobre tres millones y medio de pesos que se autorizan por esta ley, hacen una suma respetable con la cual se puede tender muchos kilómetros de rieles y de alambres telegráficos en el interior de la República. Para demostaar toda la importancia que tiene el punto sobre el cual llamo la atención de la Cámara, debo recordarle que ella misma tiene en la carpeta de una Comisión un asunto que está fundado sobre las observaciones que estoy haciendo. El año 1893 se exigía con muchisíma urgencia la construcción de depósitos en el dique núm. 3 á que el señor miembro informante de la Comisión hacía referencia.

La empresa constructora del puerto pretendía hacer estos depósitos con los precios unitarios de 1886; y como el Poder Ejecutivo había declarado, por medio del citado decreto de Abril, que el límite eran los veinte millones de pesos oro, no se consideraba autorizado el Poder Ejecutivo para seguir ejecutando obras con el señor Madero sobre esa base; y entonces mandó un mensaje al Congreso, que se encuentra en la carpeta de la Comisión de la Cámara de Diputados, firmado por el entonces ministro de hacienda doctor Demaría, y que en estos días he revisado para refrescar mi memoria.

Allí se proponen tres depósitos, sobre los cinco que son necesarios, por razón de economía, y se propone que autorice para contratarlos por licitación, á moneda nacional, porque todo se hace con material que ya está en el país. Según los ingenieros del Gobierno que hicieron los estudios y presupuestos de esas obras, resultaba que casi se hacía por la cantidad á papel lo que se construiría á oro de acuerdo con los precios unitarios del año 86. Es decir, que los tres depósitos que costarían 1.200.000 pesos oro podrían hacerse con un millón trescientos ó cuatrocientos mil pesos papel.

Véase que la diferencia es enorme, es de dos ó tres millones de pesos; y si la Nación no está obligada, como no lo está porque el Congreso no la ha obligado por una ley especial á continuar las obras bajo los precios unitarios del año 86, creo que podemos hacerle un buen servicio al Tesoro economizándole esa suma.

Si los señores Madero quieren hacerlas, y no dudo que desearán que bajo su nombre se completen esas obras, podrán hacerlas, pero que las hagan por el precio de plaza.

Bastantes sacrificios ha hecho el Tesoro, puesto que en la crisis que hemos pasado, no solamente no hemos suspendido esas obras, habiendo suspendido muchos servicios nacionales del interior de la República y todo el movimiento de progreso material del país, sino que se ha comprado el oro á 400 para pagar los certificados de trabajos.

Ya que toco esta cuestión del puerto, señor, y deploro que no se encuentre presente el señor Ministro del Interior, quiero llamar la atención de los señores diputados sobre una gran falta que se está cometiendo en los trabajos del puerto de la Capital.

Todo lo que vemos aquí frente á la ciudad es de orden muy secundario con relación á los canales de entrada.

Hoy, señor Presidente, todo el movimiento que se produce dentro del puerto se hace por el mismo canal Huergo, poco menos que abandonado. Y digo abandonado, no porque deje de dragarse tantas horas al día, sino que no se le draga las 24 horas como se dragaba antes.

Llevamos ya invertida una cantidad considerable de millones de pesos, y ahora queremos hacer hasta diques de carena, antes de franquear la entrada á las grandes naves ultramarinas.

Sin embargo, señor Presidente, yo no veo esa preocupación, por parte del Poder Ejecutivo, para terminar cuanto antes lo fundamental en el puerto de la Capital, el canal de entrada. El canal que construyen los señores Madero va muy lentamente, con un material de dragaje insuficiente, siendo así que el canal de entrada, ó sea el viejo canal del Riachuelo, hoy tiene un fondo y mañana otro. ¿Por qué? Porque si se sacan 400 ó 450.000 metros cúbicos de barro, el régimen de las corrientes arroja al canal 200 ó 300.000.

Antes, cuando se trabajaba de día y de noche y todos los esfuerzos del Gobierno se consagraban allí, si el río recubría doscientos mil metros cúbicos de barro, la draga sacaba ochocientos mil ó un millón.

El hecho es que el puerto de la Capital, en que hemos gastado tanto dinero, y en el que hasta los adversarios estamos dispuestos á continuar gastando, está perdiendo terreno con relación al puerto de La Plata, que es el preferido y adecuado para los grandes transatlánticos.

Yo digo, señor Presidente, que si el Estado va á gastar hoy 1.400.000 pesos oro en diques de carena, debe emplearlos más bien en dragas para concluir de resolver el problema del puerto de Buenos Aires; porque hoy el puerto de Buenos Aires es un problema, á pesar de todo, mirado del señalado punto de vista.

Si le preguntamos á los Comandantes de los grandes paquetes de ultramar, á los ingleses y á los franceses, por ejemplo, sobre el particular, nos dirán que se ven en zozobra al enderezar frente al canal de entrada, porque no saben qué fondo habrá;

y por eso prefieren irse al puerto de La Plata, con mayores gastos para el comercio y para los viajeros.

Yo desearía que el Congreso, ya que toma este asunto bajo su consideración, le prestase su mayor atención y que su espíritu influyera poderosamente sobre la acción gubernativa que, como decía, es débil, y la denuncio como deficiente por las razones que acabo de aducir.

En todas partes del mundo, el dragaje general de los puertos artificiales en los canales de esta naturaleza se hace incesantemente durante las veinticuatro horas del día, cueste lo que cueste; porque vale más tener el camino expedito gastando diez, que tenerlo obstruído gastando cinco. Es una falsa economía.

He cumplido, señor Presidente, el ofrecimiento que hice á la Cámara, al principio, de ser breve en mi exposición, de pasar rápidamente con simples insinuaciones sobre cada uno de los grandes temas de la discusión á que se presta este asunto, salvando mis opiniones y justificando á la vez, en cuanto se le puede excusar á un hombre que justifique su oposición á una cosa.

He justificado, pues, plenamente mi oposición á esta obra; he justificado mi oposición á que se tratara el año 1882, cuando propuse que se aplazara por falta de estudio; y estamos viendo que vamos en camino de gastar los cuarenta millones previstos por mí, en vez de veinte de la oferta del empresario.

Ahora, sobre el éxito de los trabajos, á mí no me convence la perfección con que las obras se hayan hecho, ni la solidez con que hayan sido construídas. Su aspecto es muy hermoso; pero eso no me convence, como no ha convencido todavía á los Ingenieros de nota, tanto de la República Argentina como de Europa, respecto de la buena distribución del puerto de la Capital de Buenos Aires.

Ellos encuentran que las obras están bien hechas; pero su opinión no ha cambiado respecto al plan.

El año 83 se reunieron en congreso los Ingenieros argentinos, jóvenes y viejos, y su opinión lo mismo que la del Departamento de Ingenieros, fué casi unánime en contra del plan.

De manera, pues, que del punto de vista de la distribución de las obras y de las comodidades que el puerto ofrece, los que

hemos hecho oposición á este sistema como contrario á los intereses de la Nación, estamos justificados y no se nos puede hacer ningún reproche.

Si en el curso de la discusión no tuviese necesidad de consultar papeles, antecedentes, ó de presentar justificativos documentados de mis opiniones, descendiendo á detalles que en este momento no son oportunos ó pertinentes, no volveré á hacer uso de la palabra; y me reservo para en la discusión del artículo primero proponer la introducción de una cláusula que condense las opiniones que acabo de verter.

He dicho.

Sr. Cantón.—Pido la palabra.

Casi estaría excusado tomar la palabra por segunda vez para contestar al señor diputado por La Rioja, puesto que él ha declarado que no se opone en general á la terminación de las obras del puerto de la capital, y puesto que él ha declarado también que sólo se limitaría á proponer, en la discusión en particular, un artículo nuevo en sustitución á otro del despacho de la Comisión.

Pero, señor Presidente, me veo obligado á hacerlo, porque de su exposición se deducen conclusiones bastantes terminantes con las que pretende echar por tierra las bases del proyecto de la Comisión; y digo que pretende, porque estoy muy lejos de creer que haya conseguido su objeto.

Por otra parte, me felicito de haberle presentado la oportunidad al distinguido colega riojano, de justificar su conducta, de mostrarse siempre consecuente, hoy como ayer, y de dejar correr su palabra elocuente y exuberante con entera facilidad, y sobre un terreno que le es, más que conocido, trillado, pues le ha dado origen á algunos centenares de editoriales que con gusto hemos leído quizá todos los diputados presentes.

Pero de las vindicaciones del señor diputado á las conclusiones á que él llega, hay mucha distancia...

Y esto último es lo que voy á procurar, por mi parte, demostrar.

El señor diputado comenzaba su exposición manifestándose el más incrédulo de los mortales, y ha terminado también, consecuente con su norma de conducta, sin creer, á pesar de

verlo, que el puerto de la capital es una realidad y que hay que convencerse de su bondad.

El decía al principio: ese puerto no ha de terminarse con 6.000.000 como lo propone la Comisión en su artículo primero; ha de llegar hasta 40.000.000 ó tal vez más, es decir, á lo que yo pronostiqué de tiempo atrás cuando se iniciaba esta cuestión... que lleva la friolera de 12 años...

Sr. Dávila.—Para 13.

Sr. Cantón.—Para 13. ¡Mala cifra!..., para el señor diputado... diré, como los franceses...

Sr. Dávila.—¡No sé para quién será mala!...

Sr. Cantón.—Señor Presidente, el señor diputado insinúa su duda... pero no da ningún argumento para fundarla; mientras que yo he dado cifras concluyentes y he especificado bien en qué se van á invertir las diferentes partidas que se autoriza á gastar por esta ley.

¿Qué razones tiene el señor diputado para creer que se gastará más?

Una de ellas, me lo imagino, la necesidad que tendrá el país de hacer diques militares.

Pero, con esa base de criterio yo le voy á decir que no bastarían 40.000.000. El país necesitaría 100 ó 200.000.000... porque si hoy necesita diques de carena, mañana necesitará gran cantidad de obras públicas, que si las involucra en las obras del puerto, llevará las cifras á una proporción fabulosa!

El señor diputado, después—aun reconocida la necesidad de terminar las obras del puerto—las clasificaba en obras legítimas y en obras ilegítimas; y arrancaba esta distinción de ilegitimidad, para él, del hecho de que para la terminación de las obras del puerto de la capital se iban á necesitar 32.000.000 y pico de pesos oro, en vez de los 20 que, en uno de los artículos de la ley, fueron votados.

Aquí debo entrar en algunas explicaciones, muy á mi pesar, pero que no puedo eludir.

En ninguno de los artículos de la ley contrato primitivo se establece que las obras del puerto se han de pagar única y exclusivamente con los títulos del puerto creados por la misma ley.

Es optativo para el Poder Ejecutivo. Dice «pagará en di-

nero efectivo ó en títulos del puerto». De manera que no se puede hacer cargo al Poder Ejecutivo de entonces, ni al de ahora ni al de mañana, si todavía llega á tomar parte en la conclusión de esas obras, por el hecho de que haya preferido pagar con dinero efectivo á pagar con títulos, que, por otra parte, no era posible colocar, dada la crisis que sobrevino después.

Es cierto que en un artículo de la ley se ha establecido la suma de 20.000.000 de títulos que se autoriza al Poder Ejecutivo para emitir para hacer frente á las obras del puerto; pero también es cierto, como he dicho al principio de mi exposición, que se establece en otro de sus artículos que el producido de la venta de las tierras del puerto se aplicará al mismo objeto, esto es al pago de las mismas obras.

En fin, señor Presidente: en el Senado ha sido tan ampliamente discutido este punto, que yo tengo terror á la sola idea de repetir una discusión que la ficción parlamentaria no llegaría nunca á hacer desaparecer, puesto que el *Diario de Sesiones* está al alcance de todos los señores diputados.

Si el Poder Ejecutivo obró en esto dentro de su esfera de acción é interpretó bien la ley cuando aprobó las obras de ampliación del puerto Madero, es cuestión que cada uno de los señores diputados resolverá con su criterio propio. De mi punto de vista, creo indiscutible que el Poder Ejecutivo obró bien, que procedió previsoramente y que hicieron acto de verdaderos estadistas los que entonces formaban parte del Gobierno; porque si se hubieran llevado á la práctica las obras primitivamente proyectadas, hubiéramos tenido hoy, antes de terminarse el puerto, ya una obra perfectamente insuficiente para las necesidades cada día mayores del país.

Es muy fácil demostrar que las obras de ampliación no fueron ordenadas con un móvil pequeño, diré, como ha tratado de hacerlo ver el señor diputado por La Rioja.

Esas obras han sido pedidas por diferentes reparticiones y por diversas oficinas públicas, y las menores, indicadas por los mismos empresarios del puerto, siéndolo las más por el Departamento de Obras públicas, por la Dirección General de Rentas; y, señor Presidente, hasta por el vecindario de la Boca y Barracas se han pedido modificaciones á las obras primitivas.

¿El Gobierno hizo bien en aceptarlas? Me parece que eso es fuera de duda. Tengo la firme convicción de que si no se hubieran atendido esas peticiones se habría cometido el mayor de los errores, y entonces, sí, hubiera sido muy justo y oportuno formular cargos severos á la Administración de ese tiempo.

En la Memoria sobre estas obras, á que tanto me he referido, se lee, en el primer párrafo, página 7:

«En el mismo mes los señores doctor Manuel Quintana, Campos, Casares, González y treinta vecinos y propietarios más de la Boca del Riachuelo, se presentaron al Gobierno pidiendo que se ordenara el ensanche de la dársena sur, de 100 metros á 160 metros, asignado á los diques; el ensanche del canal de comunicación de la dársena, de 80 á 160 metros; la prolongación del muelle de la dársena sur hasta ligarse con los muelles del puerto del Riachuelo, y el aumento de la profundidad de la dársena de 21 á 24 pies, de los diques»....

«Por este decreto, pues, se suprimió el canal que debía ligar la dársena con el antepuerto y se ordenó que la dársena se continuara hasta el antepuerto, ensanchándose éste en 200 metros y prolongándose el muelle en 430 metros. (Véase expediente núm. 3)».

Más adelante, en la página 9 dice:

«Fué así que por decreto de 17 de Diciembre de 1888, quedó establecido que debían construirse dos depósitos (como los hoy existentes) sobre cada uno de los diques, tres galpones sobre la dársena sur, dos sobre cada uno de los diques números 1 y 2, y tres sobre cada uno de los diques 3 y 4. Además, galpones abiertos sobre el costado este de los diques, dos sobre el dique núm. 1, tres sobre el dique núm. 2 y cuatro sobre cada uno de los diques números 3 y 4»....

En efecto, en Octubre de 1889, los empresarios propusieron construir en el muelle del muro sur, dique núm. 1, un depósito de doble capacidad que los de la dársena sur, es decir, de 125 metros de largo por 30 de ancho. El Inspector oficial, aceptando la indicación de los empresarios, propuso, de acuerdo con el Departamento de Obras públicas, que los depósitos fueran con sótano. Antes de resolver nada el Gobierno y mientras se confeccionaban los planos de estos depósitos, los mis-

mos empresarios, á pedido de las autoridades de la Aduana, propusieron, con fecha 4 de Febrero de 1890, construir los galpones de los diques números 2, 3 y 4 con sótanos, y que éstos fueran dobles en los varios cuerpos de depósitos. (Véase expediente núm. 9.) El Gobierno, tratándose de un considerable aumento de costo sobre lo que se creyó deber gastar al principio en los depósitos y galpones, y de obras que se decía reclamar el comercio y los intereses bien entendidos del fisco, pensó que debía oir, antes de resolver, á todas las oficinas que con este ramo se relacionaran.

Dictaminaron de perfecto acuerdo, el Inspector oficial, el Departamento de Obras públicas, la Alcadía de la Aduana, el Administrador de la misma y la Dirección General de Rentas, agregando esta última oficina «que sea cual fuere el costo de los depósitos á construirse en el Puerto Madero, ellos debían hacerse de manera que bastasen á las necesidades crecientes de la plaza».

El Gobierno ante esos informes y el creciente movimiento comercial de nuestra capital, resolvió por decreto de 27 de Diciembre de 1890, que en los diques números 3 y 4 se hicieran, en vez de dos depósitos y dos galpones, cuatro depósitos de tres pisos y sótanos de 117 metros de frente por 26 metros de fondo, con arreglo á los planos presentados, y que en el galpón de la cabecera sur del dique núm. 1, se hiciera el sótano correspondiente. (Véase el expediente núm. 4.)

No leeré más, señor Presidente. Con esto me basta para hacer ver á la Cámara cómo las obras del puerto se han casi duplicado en la proporción que primitivamente se sancionó.

Ahora, ¿no está dentro de la lógica, dentro de la sana razón, que si las dimensiones de una obra se aumentan considerablemente, tácita é implícitamente se aumenta también su costo? Me parece esto elemental.

Y aquí me hago cargo de uno de los argumentos que, al fin de su exposición, hacía el señor diputado por la Rioja con relación á los almacenes, haciendo ver el alto precio que hoy costarían los mismos, teniendo en cuenta los precios unitarios que fueron contratados en 1884.

El decía: los almacenes que costaron 1.200.000 pesos, podrían, según cálculos publicados en un diario político de la capital...

Sr. Dávila—Del Departamento de Ingenieros.

Sr. Cantón—Del Departamento de Ingenieros...acepto la rectificación. No me toma de sorpresa.

Según esos cálculos decía el señor diputado... que podrían costar 1.400.000 pesos papel.

Estos cálculos los tuvimos en cuenta en la primera reunión que celebró la comisión de la Cámara de Diputados con la del Senado; y se tuvo á la mano el expediente de la Dirección de Obras públicas, á que ha hecho referencia el señor diputado por La Rioja, habiéndonos encontrado con que, realmente, había una gran diferencia. Pero el Departamento de Obras públicas había cometido una omisión involuntaria, naturalmente, calculando el precio de la conclusión de los almacenes, en el dique núm. 3, y haciendo ver la gran diferencia con los precios que obtenía la empresa, sin tener en cuenta al hacer este cálculo sobre el cubo de la mampostería, etc., que ya estaban hechos los sótanos de esos almacenes, una de las partes más caras y más difíciles de la obra de mampostería; y entonces le era muy fácil obtener una gran diferencia, desde que el Departamento se refería tan sólo al presupuesto para terminar obras que se habían iniciado con capital de la empresa.

Bien. Así, de este modo, escudriñando bien el asunto, se achican mucho estos argumentos demasiado voluminosos y llamados, naturalmente, á producir gran efecto sobre el espíritu de los que no están bien empapados en todos los pormenores de este pleito complejo que se llama *Puerto Madero*.

Señor Presidente: Cuando se lo estudia bien, ya se presenta claro, fácil y accesible al espíritu. Yo haré á la Cámara una comparación gráfica para demostrar cuál es el estado actual de la cuestión.

En vez de tomar al puerto Madero y al gobierno, tomaré á un particular y una obra cualquiera de las que se hacen en la capital federal.

Supongamos, por ejemplo y esto es lo que me viene primero á la memoria, porque he visto que está iniciándose al pasar por la Avenida de Mayo, que se tratase de la construcción del gran edificio que va á levantar el diario *La Prensa*. Contrata *La Prensa* con el arquitecto la construcción del edificio, y le dice: Este edificio de tantos pisos, de tantas piezas

y de acuerdo á tal plano, lo hará usted por 200.000 pesos oro, y no debe pasar de esa cifra.

Perfectamente. Principia la obra, como sucedió en el puerto Madero. Pero llega el Director de *La Prensa*, que en este caso representa al Poder Ejecutivo Nacional, se asombra del desenvolvimiento que ha adquirido la República en los diez años últimos de su ausencia del país, ve con la clarovidencia de los hombres de su talento los grandes destinos á que está llamado, dado el incremento extraordinario que ha alcanzado en pocos años, y principia por decir: señor arquitecto: Vd. me va á hacer aquí dos pisos de sótanos, porque yo tengo que darle á este diario, á esta empresa, el desenvolvimiento que ha de reclamar en el porvenir y necesito todas las comodidades posibles; las piezas para la Dirección son chicas, calculadas 5 por 6, y usted les va á dar doble tamaño, y así por el estilo continúa introduciendo modificaciones y más modificaciones.

El arquitecto acepta, como aceptó la empresa Madero, en virtud de las cláusulas de los contratos del 84 y del 86. Pero como en otra cláusula de ese contrato se estableció que se pagaría el valor de las obras á medida que se ejecutaran, llega un momento en que la administración de *La Prensa* le dice, remplazando en esto á la Contaduría nacional: ya se han gastado los 200.000 pesos, y la obra no se ha terminado; es preciso proveer nuevos fondos.

En este momento interviene algún otro factor, *La Nación*, por ejemplo, que también se llama la encarnación, el representante de la opinión pública, y dice: eso no conviene; es bueno aconsejarle al colega que no siga con el mismo empresario; reconocemos que las obras están bien hechas, que el edificio es lindo, que los muros son sólidos, que los sótanos están bien construídos, pero ya la partida se ha agotado y debe darse por terminado el contrato: paremos aquí la obra; que se llame nuevamente á licitación, porque el oro ha subido del valor que tenía cuando se establecieron los precios unitarios y se puede sacar mayor ventaja en el presente. ¿Quién duda que esto puede decirse y hacerse? Nadie. Pero, ¿quién duda que hay graves inconvenientes en practicarlo? Nadie tampoco.

Porque es fuera de duda que el Poder Ejecutivo puede decir—y el Congreso en primer término—á los empresarios: no me concluyan la obra; doy aquí por terminado el contrato.

Pero ¿quién puede negar, señor Presidente, que los contratistas, dentro de su legítimo derecho, entablaran en el acto una cuestión por daños y perjuicios al Poder Ejecutivo, fundados en contratos donde se expresa terminantemente que ellos están contratados para hacer el puerto Madero, y en el artículo primero de la ley donde se establece también claramente que ellos han de construir almacenes, diques, en una palabra, todos los elementos que constituyen un puerto?

¿Cómo ha de ir nuestra ficción hasta decir que el puerto está concluído porque se han agotado los 20.000.000?

¿Qué cargo podemos hacer nosotros á los empresarios?

Si cargo cabe, en todo caso á quien se le debía hacer es al Poder Ejecutivo, que autorizó las ampliaciones, y al Congreso, que las aprobó, que es lo que no ha tenido en cuenta el señor diputado cuando afirmaba que el Congreso no había autorizado esas ampliaciones.

El que calla, otorga...

Sr. Dávila.—¡No se legisla así!

Sr. Cantón.—Se legisla con argumentos, como los que le estoy dando.

Cuando el Poder Ejecutivo dió cuenta al Congreso, en virtud de esta Memoria y le dijo: los fondos no se han concluído, pero están para concluirse; necesito que me den nuevas partidas,—entonces el Congreso, en la ley de presupuesto, que no por ser de presupuesto deja de ser menos ley que las leyes especiales, le dijo: ahí va una partida de tanto para la continuación de las obras del puerto.

¿Y cree, por ventura, el señor diputado que el Congreso, sancionando esas crecidas sumas de dos millones y pico de pesos primero, y de un millón y pico después, para continuar el puerto Madero, lo hizo inconscientemente? Si se hubiera querido partir de la base de criterio del señor diputado, se hubiera dicho: no, señor; debemos votar en contra de esta partida, porque no debe establecerse tan funesto precedente; debe darse por concluído el puerto y terminado el contrato, pidiéndose explicaciones al Poder Ejecutivo por haber ultrapasado sus facultades?

Pero yo que reputo y considero al señor diputado como uno de los hombres más prácticos que hay en la República y

mejor preparados, por su género de profesión, para abarcar estas cuestiones, no le encuentro lado práctico á su exposición, si se exceptúa aquello de salvar su opinión y de establecer en buena línea su norma de conducta.

Bien, pues, los 5.000.000 sin autorización á que se ha referido el señor diputado, repitiendo la cifra que yo dí de veinticinco millones y pico de pesos que se habían gastado hasta este momento, están perfectamente autorizados; y la prueba de ello es que en el presupuesto de 1893 y en los anteriores exite una partida que dice: Para continuar las obras del puerto Madero, que consigna la cifra á que me he referido hace un momento.

Sobre los precios unitarios conviene insistir un poco.

Cuando se contrataron estas obras, el oro estaba á un tipo muy bajo, y la operación de cambio poco favorecía á los empresarios.

Se iba jugando á una especie de lotería, porque si el oro subía, quedaban los constructores favorecidos; pero si el oro bajaba, como eran las previsiones de aquel entonces (y fíjese la Cámara que estoy hablando de los años 82 y 83, es decir, de la Presidencia del general Roca, de aquella Presidencia de paz y administración, en que progresaba la República de una manera rápida, en que no había un solo movimiento revolucionario que alterara la paz pública, y que en todos los horizontes eran risueños para el desenvolvimiento general del país), entonces ellos habrían perdido.

Ha corrido el tiempo, se han producido hechos imprevistos, el oro ha subido y ellos están obteniendo mayores beneficios; pero fíjese la Cámara que no son los señores Madero los que participan de la ventaja del alza del oro. Son los contratistas de las obras, son los empresarios constructores, hombres capitalistas que subcontrataron con aquellos señores la ejecución de las obras.

Los señores Madero cobran á la República á oro el valor de las obras y pagan también á oro á sus contratistas. De manera que son éstos en realidad los que obtienen el beneficio.

¿Es justo esto?

Es justo, señor Presidente; y es justo por muchas causas, porque esos empresarios han tenido más de una vez que sufrir

grandes pérdidas producidas por las mil eventualidades que tienen los negocios, y nunca han venido á decir al Gobierno que les indemnizara los daños y perjuicios; que habían experimentado accidentes imprevistos.

Me bastaría referir dos hechos, dos ejemplos: las destrucciones sucesivas y completas que sufrieron al principio estas obras, á consecuencia de las fuertes sudestadas que pusieron á flote todas las obras y material del puerto.

Por casualidad ha caído en mis manos un número de *El Mosquito*, de aquella época, correspondiente al año 87.

Es un argumento que está á la vista, y voy á pasarlo á los señores diputados. Aparece el Sr. Eduardo Madero (que en paz descanse, como benemérito y buen servidor del país) con los pantalones arremangados, en medio del río de la Plata, con una linterna de Diógenes, buscando en medio de las tinieblas, no sería probablemente á sus adversarios, porque en aquel tiempo tenía muchos, según *El Mosquito*, buscando grandes pilotes y restos de las obras que el río se había encargado de destruir.

Después del temporal del 4, dice *El Mosquito*. *¡Pobre Sr. Madero! Por segunda vez se le destruye su puerto. Decididamente, merece el nombre de puerto Penélope!*

Esto demuestra, señor Presidente, que ese empresario tuvo que hacer frente á muchos gastos que se han venido á indemnizar, á reembolsar con las diferencias del oro.

Pero suponga la Cámara que hubiera sucedido un fenómeno contrario: que el oro, en vez de subir, baja, como era de preverse entonces. ¿De quién habrían sido las pérdidas?

Indudablemente del empresario, que las habría sufrido en silencio.

Luego, pues, no se encuadra bien dentro de la rectitud que siempre ha caracterizado á los poderes del Estado, el entrar en estas discusiones extemporáneas á regañar pequeñas ventajas que se trataría de obtener de una manera difícil, y que yo supongo que no se podrían sacar de ninguna manera, pues aun rescindiendo el contrato, siempre tendrían los contratistas derecho á una acción por daños y perjuicios, como he dicho antes de ahora, y la Nación no conseguiría que otros le hicieran obras mejores que las actuales.

Señor Presidente: yo no quiero tampoco ser extenso en mi réplica, máxime cuando el señor diputado por La Rioja ha anunciado que de la mía dependerá otra suya; y aunque tengo mucho gusto en oirlo siempre, prefiero, como antes decía, en homenaje á la premura del tiempo y á las ventajas positivas que ha de reportar á la República la terminación de estas obras, prefiero privarme del placer de oirlo una segunda ó tercera vez, por lo menos en cuanto de mí dependa.

El señor diputado que ha impugnado en detalles el despacho de la Comisión (porque en general no se opone á él, pues está de acuerdo con la idea del puerto y con la terminación de las obras), el señor diputado terminaba diciendo que no estaba convencido de su bondad, á pesar de ver floreciente el puerto de la capital. Y en esto se manifiesta más incrédulo que Santo Tomás, porque Santo Tomás decía: Ver para creer; y el señor diputado ha visto el puerto, porque más de una vez ha tenido ocasión de embarcarse, y, sin embargo, no se ha convencido de que el puerto es realmente un éxito.

A otro, señor Presidente, reservada la tarea de convencerlo al señor diputado, quien tal vez porque no es santo no se convence, y en esto no hay un cargo (los santos no se prodigan á cada rato). Yo creo que cualquiera que visite esa obra sin apasionamiento, se convencerá de su importancia. Porque el señor diputado ha de reconocer que él no se encuentra en la misma situación de ánimo que el que habla. Lo ha de declarar hidalgamente: él es un enemigo del puerto Madero desde su nacimiento: lo ha combatido en el pasado; lo combate en el presente, y anuncia que hasta lo combatirá en el porvenir, pues aunque lo ve no cree en él. El piensa que si se hubiera hecho en otra forma, ó bajo otro plan, tal vez habría sido mejor.

Señor: con esa base de criterio, no reconoceríamos nunca nada bueno, porque siempre tendríamos derecho á pensar que de otra manera se pudo hacer algo mejor.

Para terminar con esta exposición, me ha de ser permitido hacer mías las palabras del doctor José C. Paz, al llegar á la patria después de una larga ausencia.

Reportado por *Tribuna*, dijo que lo que más le había llamado la atención, fué lo primero que encontró á su llegada, es decir, el puerto de la capital; y, contrariamente

á las opiniones del señor diputado por La Rioja, piensa lo siguiente:

«El puerto es una obra atrevida y grandiosa, y por ese lado, creo, y esto es lo más elogioso que puedo decir, Buenos Aires está á mayor altura que las dos segundas ciudades comerciales de la Francia: Marsella y Burdeos». (¡No ha de ser tan malo el plan!)

«He tenido ocasión de ver y de extasiarme ante el nuevo puerto de Lisboa, construído con un esplendor y unas condiciones de comodidad que maravillan, con muelles larguísimos, que se miden por kilómetros, á los que atracan los vapores con toda amplitud, de cualquier calado que sean; pero he de confesar que al ver el de Buenos Aires me he sentido entusiasmado, porque no creía que pudiera llegarse aquí á una obra tan grande».

Bien, pues: este es el criterio de muchos hombres, este es el criterio tal vez, y sin tal vez, de la inmensa mayoría de los hombres de la República; y si yo tuviera derecho á hacer algún pedido al señor diputado por La Rioja, éste sería en el sentido de arriar bandera cuando se llega ya á la terminación de las obras.

Yo sé que entre los norteamericanos, que se debaten acaloradamente durante las luchas electorales, cuando triunfa un partido, los otros se retiran completamente á la pasiva, ó acaso le prestan su concurso; sé también que entre nosotros, cuando se combate una idea, se la ataca con entusiasmo, se va hasta el sacrificio, defendiéndola; pero cuando se ve que no ha triunfado, hay que bajar la cabeza ante la verdad y dar al César lo que es del César.

Yo le pediría entonces al señor diputado, que enarbolara en el puerto de la capital, ó si no quiere hacerlo allí, en un sitio intermedio entre el puerto Huergo, que con tanto entusiasmo y patriotismo defendió, y el puerto Madero una bandera blanca, la bandera de concordia, y que reconociera que estos dos importantes puertos son los brazos hercúleos de una república gigantesca, brazos abiertos para dar salida á los inmensos productos de este país, donde se ha dicho con verdad que existen todos los climas y todos los productos de la tierra, y brazos abiertos también para recibir todos los artículos del

cambio internacional y todos los hombres del mundo que quieran traernos el concurso de su buena voluntad, de su trabajo y de su saber!

He dicho.

VARIOS SEÑORES DIPUTADOS—¡Muy bien! ¡Muy bien!

SR. DÁVILA—Pido la palabra.

Para una breve rectificación, lo que prueba que no deseo entrar demasiado en el debate en general; de lo contrario, pediría á la Cámara que se sirviera permitirme dar mayor amplitud á mi exposición.

Voy á concretar proposiciones.

Primero. Dice el señor diputado que las obras han crecido en costo en virtud de los ensanches decretados después; ensanches aconsejados por el creciente progreso del país; por eso es que estamos ya en los 32.000.000.

Yo le digo al señor diputado que no se ha aumentado sino cosas insignificantes al plan primitivo, en cambio de reducciones de importancia á las obras previstas por el mismo.

¿Qué es lo que se hará actualmente por 32.000.000 de pesos?

Comencemos por el sur y terminemos por el norte, en una ligera y breve excursión: una dársena que se ha ensanchado, con un costo de 200 á 300.000 pesos más; unas esclusas que, en lugar de tener 80 metros de largo, tienen 100 ó 120.

SR. CANTÓN—160.

SR. DÁVILA—Yo no me explico cómo pudieron venir los grandes ingenieros ingleses á hacer esclusas de 80 metros de largo, cuando todos los paquetes ingleses tienen mayor longitud; de manera que no podría excusárseles.

Cuatro diques, depósitos con una capacidad de 320.000 á 325.000 metros cúbicos, una dársena norte y un canal norte que debía ser de 17 kilómetros y está hoy contratado en 9 y medio, de manera que hubo reducción. Todo esto fué previsto el año 1882 por la ley, por la propuesta del señor Madero, y fué previsto y consignado en el contrato de 1884. Todo esto que se hace por 32.000.000 de pesos debió según el empresario, según la ley y según el contrato primitivo, ser hecho por 20.000.000. De suerte que no hay nada que no se haya previsto en aquella época.

Además de las obras que están consignadas en la ley y en

la propuesta de 1882, no se construye lo siguiente: los fundamentos del perímetro de las manzanas ganadas al río, que representan según el cálculo de Madero, 1.600.000 pesos oro; (no está comprendido en los 32 millones lo que estaba en los 20!) ni el puerto militar con el terraplenamiento de 17 hectáreas superficiales para el servicio del mismo.

De manera que hoy se construye por 32.000.000 menos de lo que estaba ofrecido y legislado el año 1882 por 20.

Haciendo, pues, esas rectificaciones fundamentales á las referencias del señor diputado, me excuso de contestar al parangón que hacía con el edificio de *La Prensa*, puesto que en el porvenir, según lo que ha sucedido con esta cuestión del puerto, más bien sería el caso de reducir el plan actual, ya que el plan de 1882 ha sido reducido más bien que ampliado.

La otra proposición es esta: Yo no he tratado de vindicarme. Si he usado la palabra, lo que no erro, en la imperfección de mi lenguaje, ha sido impropiamente. Yo no he venido á vindicarme, he venido á demostrar que estoy en la verdad.

Porque un hombre cuando tiene el honor de ser miembro de un parlamento, se honra en justificar que su oposición ha sido fundada. Yo no trato de vindicarme ante nadie, repito, ni tengo porque hacerlo, ni porqué dar explicaciones de mis opiniones.

La bandera blanca que me propone el señor diputado que enarbole, no la enarbola ningún hombre de principios que entra con convicción á defender una causa, cualquiera que sea su resultado. Yo puedo acatar el hecho consumado, adverso á mis opiniones, como acato el puerto Madero, y tan lo acato, que he declarado que como diputado de la República no puedo negar mi voto para que se concluyan estas obras, por cuanto está empeñada la Nación en ellas, aun cuando yo sea adversario del plan. No tengo competencia de ingeniero; pero cuando entré á estudiar el asunto, lo consulté con los ingenieros extranjeros y nacionales más importantes. Estaba al cabo de la discusión técnica que hacía la prensa de Londres sobre este asunto y que era desfavorable al plan del señor Hawkshaw. Hoy hablo constantemente con los ingenieros que tenemos como reputados, á quienes les confiamos los ferrocarriles, las obras públicas, todos los grandes servicios técnicos de ingenie-

ría del país; hoy mismo, en presencia de las obras ejecutadas, sostienen que el plan es malo. Pueden ser muy bien ejecutadas las obras bajo el punto de vista de la arquitectura y de la mecánica, pueden ser muy sólidas y muy bien hechas, pueden ser hermosas (¡cómo no lo va á ser, con los fondos de que se ha dispuesto! más hermosa era en el plano al óleo que se exhibió, en el que no se veían esos fangales fétidos que hoy existen), pueden ser hermosas, repito, pero la estética y la solidez no abonan el acierto de la distribución.

Pero la belleza de una obra pública, la belleza exterior de un edificio para el Congreso, por ejemplo, ¿significa que es el edificio más cómodo, que es el que está mejor distribuído? De ninguna manera, señor.

Las mismas Obras de Salubridad están tropezando con grandes dificultades—y aquí entro en el terreno de los conocimientos especiales del señor diputado;—esas obras encuentran dificultades en su construcción á causa del puerto, dificultades que representarán una suma considerable, pero muy considerable, para poder resolverlas.

Esa es una parte del gravamen que estas obras han arrojado sobre la Nación.

No tengo, pues, señor Presidente, por qué arriar bandera: acato las leyes del Congreso, amparo los intereses nacionales creados; pero no se ha debilitado la fuerza de mis convicciones sobre el plan mismo de las obras; y debo decir que si equivocado estoy, lo estoy en compañía de todos los técnicos del país ó de su inmensa mayoría.

Por lo que respecta á la referencia al parecer de mi amigo el señor don José C. Paz, me parece que esa cita no ha sido hecha como la de un hombre competente en la materia, técnicamente considerado ingeniero, sino como una alusión á las vinculaciones personales que hay entre ese distinguido ciudadano y el modesto diputado que habla.

En todo caso, lo único que resultaría es que eso muestra, señor Presidente, la independencia que existe entre los hombres que están al servicio del diario que nos vincula al doctor Paz y á mí.

Efectivamente, el señor doctor Paz era partidario de las obras, decidido partidario; yo, adversario de ellas. Pero el

doctor Paz jamás me hizo la más mínima insinuación respecto de mis opiniones, que conocía perfectamente.

Cuando desembarcamos, me dijo:—usted no tenía razón. Vea usted. ¡Qué hermoso es esto!

Lo que le contesté no tengo para qué repetirlo aquí.

Sr. Cantón.—Nada de eso sabía yo.

Sr. Dávila.—Pero sabía las vinculaciones que existían entre el doctor Paz y el que habla.

Sr. Cantón.—Indudablemente; pero es una personalidad distinguida cuya opinión merece tenerse en cuenta.

Sr. Dávila.—He creído que debía recoger la alusión, muy amistosa del señor diputado; y por si tuviese el carácter que yo le he atribuído, dejo constancia de las observaciones que he apuntado.

Sr. Cantón.—Nunca he dudado de la independencia de opiniones.

Sr. Dávila.—Concluyo mis observaciones sobre el costo de las obras; son ilevantables.

El punto de vista que yo he tomado para la modificación que más tarde he de proponer, es exacto, y mi posición en este debate es perfectamente correcta. El hombre sostiene sus convicciones sobre el plan de las obras; pero el diputado sostiene los intereses públicos que se han radicado con ó sin error, con ó sin acierto.

He dicho.

Sr. Cantón.—Deseo decir dos palabras, si me permite el señor Presidente.

La base que toma el señor diputado, y que él acentúa con toda la energía de su palabra, es completamente distinta de la base que yo he expuesto á la Cámara. Hay esta diferencia: que la mía ha sido tomada de documentos oficiales.

Yo no puedo improvisar sobre estas cuestiones. Por eso es que he procurado, aun á riesgo de cansar á mis colegas, hacer lecturas que en otros casos hubiera evitado.

El acaba de repetir que las obras del puerto actualmente ejecutadas son las mismas que el contratista Madero estaba obligado á hacer dentro de la suma de 20.000.000 de pesos. Es un punto de partida diametralmente opuesto: si el señor diputado tuviera razón, no tendría razón de ser el proyecto de la Comisión.

Sr. Dávila.—Y la tengo.

Sr. Cantón—El señor diputado es un convencido de que la verdad está de su parte; pero yo estoy tan convencido como él de que está de la mía. Esta es la cuestión.

Y en este caso se encuentran todos los partidarios y los enemigos del puerto Madero.

Pero yo he leído cifras; he dicho que se han hecho modificaciones reales, que importan casi duplicar las obras; he indicado números; he dicho, por ejemplo, que la dársena sur, proyectada en 100 metros de largo, se aumentó á 160: es un 60 por ciento de aumento. ¡Es chacota eso! ¿Le parece al señor diputado que no vale la pena de tomarlo en consideración? Y ese aumento de 60 por ciento ¿no se traduciría también en un aumento de costo?

Sr. Dávila.—¿Cuál?

Sr. Cantón.—La dársena sur. Proyectada con 100 metros de ancho, se aumentó á 160.

Más: «se dispuso que la dársena continuara hasta el antepuerto, ensanchándose éste en 200 metros y prolongándose el muelle en 430 metros».—Datos de la Memoria.

Y por último, fuera de estos aumentos consignados en la Memoria, yo le puedo recordar al señor diputado, que todas las obras del puerto, todas sin excepción, se han aumentado. Se han aumentado las comunicaciones de los diques, que no debían tener al principio más de 20 metros á 25; se ha aumentado la esclusa, á la cual tanto criticaba al principio el señor diputado, de 20 metros á 25, y con ella los puentes metálicos y compuertas; á la vez que se ha aumentado la longitud y el ancho de la comunicación entre dique y dique, se aumentaron también todas las obras complementarias del mismo, como ser: puentes de hierro, pescantes, boyas de amarra, almacenes, etcétera, con relación á la longitud de los diques. Se aumentó el muro exterior... Y aquí vengo al punto en que tanto ha insistido el señor diputado de que estaban obligados los empresarios á construir diques militares.

La empresa no estaba obligada á construir diques militares; estaba obligada á ganar terrenos al rio para que se hicieran diques, y eso es lo que se ha hecho. Se ha ganado una buena cantidad de hectáreas, donde se pueden hacer diques de carena; llámeseles militares, y se salva la dificultad.

No quiero insistir más sobre este punto tan ampliamente discutido. Por otra parte, los señores diputados habrán leído la Memoria, teniendo ya formada su opinión.

Ahora, si el señor diputado no quiere arriar su bandera aceptando la invitación que yo le he ofrecido como símbolo de paz, yo me quedo con ella; y esto no obstará á que siempre conservemos nuestra amistosa relación. Él quedará con su bandera de ataque al puerto Madero, y yo con la mía defendiéndolo.

He dicho.

Sr. Dávila.—Sostengo que estaba obligado á hacer dique militar...

Sr. Cantón.—En la acepción que tiene la palabra dique militar...

Sr. Dávila.—En la acepción que tienen las palabras dique militar. Figura en la licitación, con las dimensiones necesarias; está prevista la superficie de hectáreas de agua...

Sr. Cantón.—La empresa estaba obligada á proporcionar el terreno. Y lo ha hecho.

Sr. Dávila.—En una de las bases de la propuesta Madero está exactamente enumerado el dique militar; está en el caso de los otro cuatro diques, de las dos dársenas, del canal del sur, y del canal del norte, de los muelles, de los depósitos; en la misma categoría. Base número... no puedo leer por falta de luz... Está bien claro, puerto militar.

Nada más diré.

Señor Presidente.—Se votará en general el proyecto en discusión.

—Afirmativa.

—En discusión el artículo 1º.

Sr. Alem.—Pido la palabra.

Voy á pedir á la Cámara quiera suspender la sesión para solicitar la presencia del señor Ministro del Interior y también la del de Hacienda.

En cuanto al pensamiento en general de dar impulso á las obras del puerto, estoy conforme; pero hay disidencia en cuanto al primer artículo, y en cuanto al segundo es posible que yo también proponga una nueva idea.

Tengo necesidad de hacer algunas preguntas, tanto al señor Ministro del Interior como al señor Ministro de Hacienda,

por cuanto se trata de votar en este momento un crédito nada menos que de 8.000.000 de pesos oro.

Aprobado el proyecto en general, creo que no habría dificultad, por parte de mis honorables colegas, en suspender este asunto hasta la próxima sesión. Y digo hasta la próxima sesión, porque hoy la discusión ha sido larga y laboriosa, y ya son las cinco y media de la tarde.

Sr. Dávila.—Si la moción fuese apoyada, me permitiría rogar al señor diputado que incluyese en su pedido la presencia del señor Ministro de Guerra y Marina, por cuanto está tratándose de un dique militar y sería muy conveniente oirle al respecto.

Sr. Alem.—Sí, señor; acepto.

Señor Presidente.—Debo prevenir á la Cámara, que antes de entrar á sesión hice avisar al señor Ministro que se trataría de este asunto, y si no ha comparecido será porque no ha creído necesaria su presencia.

Ahora, solicitada la presencia de los Ministros por un señor diputado, debo someter su pedido á votación de la Cámara.

Sr. Pizarro.—Solicitaría del señor diputado por Buenos Aires quisiera incluir también en su moción la indicación de que la sesión tenga lugar el día de mañana, por ser el viernes día de fiesta.

Señor Presidente.—La determinación del día vendrá después.

Por ahora se va á votar la moción, que consiste en invitar para la sesión próxima á los señores Ministros del Interior, de Hacienda y de Guerra y Marina.

—Se aprueba la moción.

Sr. Alem.—Pediría al señor diputado por Córdoba que retirara su indicación, dejando más bien la discusión para el sábado. Tengo una gran imposibilidad.

Sr. Ferrer.—Yo voy á hacer moción para que tengamos sesiones diarias empezando desde mañana; está muy avanzado el período legislativo y creo que debemos ocuparnos con más frecuencia del trabajo.

—Apoyada la indicación del señor diputado Ferrer, se vota, y resulta negativa.

—Rectificada la votación, resulta afirmativa, de 26 votos contra 24.

Sr. Alem. — La deliberación del asunto ¿para cuándo queda?

Yo pido para el sábado.

Señor Presidente.—Ha quedado pendiente la indicación del señor diputado para que este asunto se trate el sábado.

Eso es lo que se va á votar.

La negativa significaría que se continuará la discusión el día de mañana.

—Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Gómez (I.)—Pido la palabra.

Que se levante la sesión.

Señor Presidente.—Se votará.

— Acto continuo se levanta la sesión, siendo las 5 y 25 p. m.

SESIÓN DE LA H. CÁMARA DE DIPUTADOS

3 de Noviembre de 1895.

—Luis Castells y Cª presentan una propuesta para la terminación de las obras del puerto de la capital y construcción de diques de carena.

SEÑOR PRESIDENTE—Se reservará en Secretaría, porque se refiere á un asunto que está en la orden del día.

SR. CANTÓN—Tengo entendido que este señor Castells es el yerno del señor Uriburu...

Es socio de los constructores de los muelles de La Plata y del Gran Dock.

SEÑOR PRESIDENTE—No se ha hecho investigación alguna á este respecto. Se ha recibido la propuesta solamente.

SR. CANTÓN—Perfectamente; pero yo deseaba saber esto, para trazar mi norma de conducta y hacer mi composición de lugar.

SR. BARROETAVEÑA—Podría leerse la propuesta.

SR. CANTÓN—Me parece muy bien.

—Se lee:

Buenos Aires, Octubre 31 de 1895.

Al Honorable Congreso de la Nación:

Luis Castells y Cª se presentan á V. H. con el debido respeto á exponer:

Que hallándose á la resolución del honorable Congreso el proyecto de ley que autorizará la terminación de las obras del puerto de Buenos Aires, mediante un gasto de seis millones cuatrocientos mil pesos oro sellado ($ 6.400.000 moneda nacional oro sellado) y para la construcción de dos diques de carena, por un millón cuatrocientos mil pesos oro sellado ($ 1.400.000 m/n oro sellado), lo que forma un total de $ 7.800.000 m/n oro sellado; que hallándose esta empresa en situación de poder ejecutar dichas obras en condiciones mucho más ventajosas para la Nación, y teniendo al efecto todos los elementos necesarios de maquinaria, etc., ya adquiridos para dar principio á las obras inmediatamente, vienen ante V. H. á hacer la siguiente propuesta:

La empresa que representamos se obliga á ejecutar todas las obras proyectadas, incluso los dos diques de carena, en las mismas condiciones indicadas en el proyecto de ley, por la suma de seis millones cuatrocientos mil pesos oro sellado ($ 6.400.000 m/n oro sellado).

Como V. H. verá, la presente propuesta importa para la Nación una economía de un millón cuatrocientos mil pesos oro sellado ($ 1.400.000 oro sellado), ó sea aproximadamente cuatro millones quinientos mil pesos nacionales de curso legal ($ 4.500.000 curso legal).

Observaremos, que de los dos diques proyectados para el puerto de esta capital, uno de ellos, en caso de construirse, representaría un gasto completamente inútil para la Nación, puesto que aunque se proyecta recibir en ellos á los grandes buques, esto sería impracticable, porque lo impediría siempre la profundidad del canal de entrada.

Si la opinión de V. H. concuerda con la observación que dejamos hecha, no habría inconveniente, por parte de esta empresa, en construir el dique de menor capacidad en el puerto de la capital, utilizable para todos los buques que puedan entrar en este puerto, construyendo el de mayor capacidad utilizable para los demás grandes buques, sean mercantes ó de guerra, que, por su calado, no pudieran entrar al puerto de la capital, en el puerto que designe el Poder Ejecutivo y que, por la profundidad de su canal de entrada, les diera fácil acceso.

La empresa, pues, que representamos, se comprometería á terminar las obras del puerto de la capital y á construir los diques proyectados por el costo siguiente:

Por la terminación del puerto de la capital, cinco millones de pesos oro sellado	$	5.000.000
Por el dique de menor capacidad, en el puerto de la capital, cuatrocientos mil pesos oro sellado	»	400.000
Por el dique de mayor capacidad, construído en el puerto que el Gobierno nacional indique, un millón oro sellado	»	1.000.000
Costo total de las obras	$	6.400.000

La forma de pago sería la misma contenida en el proyecto de ley, ó para facilitarle al Gobierno la realización de dichas obras sin mayor sacrificios, la empresa también recibiría en pago de los certificados de las obras ejecutadas, títulos Funding Loan al precio de su cotización en Londres el día de la entrega de los certificados.

En el caso que el Gobierno nacional no pudiera contratar dichas obras en su totalidad con la empresa que representamos, por estar parte de las mismas contratadas con la actual empresa constructora y cuyas obras contratadas representan tres millones de pesos oro sellado ($ 3.000.000 m/n oro sellado), esta empresa se obliga á ejecutar todas las demás no contratadas, cuyo monto se eleva á cuatro millones oro sellado ($ 4.000.000 m/n oro sellado), con un 25 % de rebaja sobre los precios contenidos en el proyecto de ley en discusión.

Para disipar cualquier duda sobre la seriedad y competencia de la empresa que representamos, baste observar que ella ha formado parte de la empresa que ha construído el puerto de La Plata. Además, esta empresa está dispuesta á ofrecer todas las garantías que el Gobierno nacional exija para el fiel cumplimiento de esta propuesta, en el caso de ser aceptada.

Dios guarde á V. H.

Luis Castells y Ca.

Suipacha 1032.

Sr. Ferrer—Pido la palabra.

Para formular una moción.

Pero previamente necesito saber por Secretaría, si el Honorable Congreso ó la Cámara han llamado á licitación, con objeto de concluir las obras del puerto de la capital.

Dado el contenido de la propuesta presentada, deseo, antes de ocuparme de ella, conocer el antecedente que pido, pues lo ignoro, y podría suceder que él se hubiera producido antes que yo ocupara una banca en el Congreso.

Señor Presidente—La Cámara no acostumbra llamar á licitación sobre los asuntos ú obras que se someten á su consideración.

Sr. Ferrer—Perfectamente.

Señor Presidente—Permítame; puesto que ha pedido un informe, séame permitido dárselo.

Eso en primer lugar. Y en segundo, que este asunto ha tenido origen en un contrato celebrado por el Poder Ejecutivo, remitido á consideración del Congreso, sancionado por el Senado y venido á la revisión de la Cámara de Diputados.

Sr. Ferrer—¿Esta propuesta?

Señor Presidente—No; el asunto principal, que forma la orden del día. Esta propuesta recién viene hoy.

Sr. Ferrer—Me refería simplemente á los antecedentes de esta propuesta.

Señor Presidente—No tiene más antecedentes que su entrada.

Sr. Ferrer—De manera que tenemos un contrato pendiente, celebrado por la Nación, para la construcción de las obras del puerto de la capital. Un proyecto de contrato celebrado ya por el Poder Ejecutivo y aprobado por el Senado, para la terminación definitiva de las obras, es decir, para el complemento de ellas, en mérito de variaciones y de modificaciones introducidas por el Gobierno de la Nación, y que, por otra parte, han agotado la cantidad destinada primitivamente á este objeto.

Por consiguiente, considero esta propuesta de todo punto inoportuna; y en este sentido, voy á hacer moción para que ella sea devuelta á los interesados.

Que la formulen cuando la oportunidad se presente, si es necesario.

Para esto me fundo en lo siguiente:

Los contratistas actuales para la construcción del puerto de la capital, al formular su contrato primitivo, han hecho, indudablemente, sus cálculos. Con arreglo á ellos se ha verificado el contrato. Ese contrato ha sufrido modificaciones, alteraciones substanciales, que, probablemente, les han ocasionado pérdidas sobre su cálculo primitivo.

Ahora, para la terminación, que no es más que la prosecución de la misma obra y la continuación del mismo contrato, se viene á presentar un extraño, haciendo propuestas para concluir la obra de otro, para aprovechar los cálculos de otro, para percibir beneficios que podrían muy bien resarcir los perjuicios, los daños experimentados por el contratista primitivo.

Es por esta razón que creo que esta propuesta no debe ni siquiera ser tomada en consideración.

Cuando he hecho mi pregunta de si la Cámara había llamado á licitación con este objeto, era porque consideraba altamente irregular que se presentaran al Congreso propuestas de esta naturaleza.

El poder administrador es el Poder Ejecutivo, y es á él á quien tienen que presentarse tales propuestas, y es él quien propone al Congreso las modificaciones que crea convenientes para la continuación ó terminación de las obras que haya pendientes. Pero esto de que cualquiera tenga el derecho de inmiscuirse en contratos existentes, para venir á introducir trabas en su tramitación, esto es lo que considero de todo punto inaceptable é irregular, y es por ello que hago moción para que esta propuesta sea devuelta al interesado.

Sr. Abella—Yo voy á apoyar la moción que acaba de formular el señor diputado por Córdoba; y voy á dar también otro dato.

La propuesta dice: Luis Castells y compañía. ¿Quién es la *compañía?* No se sabe.

Dice esa presentación que esos señores han sido los constructores del puerto de La Plata. Yo sé que los constructores del puerto de La Plata han sido los señores Lavalle y Médici, dirigidos por el ingeniero Walldorp, que hizo venir el Gobierno de la provincia.

De manera que creo que esto, agregado á las consideracio-

nes que acaba de aducir el señor diputado por Córdoba, hace ver que esta propuesta no es seria.

Sr. Barroetaveña—Pido la palabra.

Me parece que la Presidencia de la Cámara ha sufrido una equivocación cuando ha informado al señor diputado por Córdoba, que el Poder Ejecutivo ha celebrado ahora un nuevo contrato con la empresa constructora del puerto de la capital, para terminar las nuevas obras que decrete la Cámara. Creo que no es exacto ese dato: que no hay nuevo contrato.

Señor Presidente—He dicho que es el Poder Ejecutivo quien ha enviado este asunto al Honorable Senado, quien lo ha tomado en consideración con asistencia del Ministro del Interior, y sancionado por el Senado ha venido á la Cámara.

Sr. Barroetaveña—Luego no hay nuevo contrato.

Señor Presidente—No, señor.

Sr. Barroetaveña—Eso dijo la Presidencia y por eso me limitaba á rectificar.

Señor Presidente—Puedo haberme explicado mal.

Sr. Barroetaveña—De manera que lo que hay en el fondo es un proyecto que autoriza á invertir ocho millones de pesos en obras públicas.

Sr. Ferrer—Para ampliar un contrato anterior. Ese es el proyecto que debe aceptarse ó rechazarse.

Sr. Barroetaveña—Y respecto de esas nuevas obras públicas, es que viene esta propuesta que ofrece hacer la misma obra con una economía de 1.400.000 pesos oro.

Cualquiera que sea la inoportunidad de la propuesta...

Sr. Ferrer—No se trata de nuevas propuestas.

Sr. Barroetaveña—Cualquiera que sea la inoportunidad de esta propuesta, me parece que haría mal una Cámara del Congreso en tomar como ofensa á su decoro ó como irregularidad á los procedimientos parlamentarios, que ofrezca hacer al país una obra pública con una economía de 1.400.000 pesos oro.

Yo no sé quiénes representan á esa empresa, quiénes son los de la compañía.

Sr. Ferrer—Yo tampoco.

Sr. Barroetaveña—Veo que ofrecen dar todas las garantías de seriedad—garantías pecuniarias—para llevar á cabo la obra; y creo que cuando se hace una propuesta en esa forma,

vale la pena, cuando menos, investigar la seriedad que tenga, y no sacrificar 1.400.000 pesos más en esas obras.

Por estas consideraciones yo he de votar en contra de la moción del señor diputado por Córdoba.

Sr. Ferrer—Pido la palabra.

Para hacer notar al señor diputado que se trata en el presente caso del asunto sometido á la resolución de la Cámara, que es el que ha venido en revisión del honorable Senado.

Por consiguiente, no podemos tomar en cuenta propuestas extrañas á este asunto.

Sr. Barroetaveña—¡Si no es extraña al asunto!

Sr. Ferrer—¡Permítame!... ¡No le admito interrupciones, desde que el señor diputado no me las ha admitido!

Está sometido á la consideración de la Cámara el asunto remitido por el honorable Senado, en revisión, es decir, la propuesta de los actuales constructores, para la terminación definitiva de las obras del puerto. Esa propuesta es la que debe aceptar ó rechazar el honorable Congreso. Nada más hay en discusión, nada más hay á la consideración de la Cámara.

No se trata de hacer nuevos contratos. Esto vendrá luego, si fuera rechazada la propuesta que estaba en debate; podrán presentarse nuevos proyectos para la terminación ó modificación de las obras. Pero, lo que ahora nos ocupa y debe ocuparnos, es pura y simplemente la propuesta presentada por los actuales constructores.

¿Es aceptable esa propuesta? Se acepta.

¿No es aceptable? Se rechaza para introducirse otras nuevas por contratistas extraños, que ninguna intervención han tenido en la construcción de las obras, que ninguna responsabilidad asumen, ni siquiera respecto á la estabilidad de ella.

En obras de esta naturaleza no puede decirse: venga á concluirlas Fulano, cuando Mengano las inició. No sé cómo podría mantenerse la responsabilidad del constructor cuando sea otro el que las termine.

En mérito de estas consideraciones, que son de pleno derecho, puesto que sabemos todos perfectamente bien que el constructor de una obra es responsable de la estabilidad de ella, no podemos entregar su terminación á un contratista que nada ha tenido que hacer con el puerto construído.

Es por esta razón que he hecho la moción para que se devuelva la propuesta, porque no significa nada en el asunto que se ha sometido por el Poder Ejecutivo á la consideración de la Cámara.

Sr. del Campillo—Pido la palabra.

Es para que me diga la Secretaría por quién viene firmada la solicitud.

Sr. Secretario Ovando—Por Luis Castells y compañía.

Sr. del Campillo—¿Trae un documento habilitante para presentarlo?

Sr. Secretario Ovando—No, señor.

Sr. del Campillo—Entonces, no se ha presentado en forma; debe devolverse.

Necesitaría un documento habilitante para representar á esa sociedad.

Sr. Avella—A eso se refería mi pregunta.

Sr. del Campillo—Y la razón principal para devolverla, es que no viene en forma: debe presentarse con el documento que lo habilite para esta representación.

Bajo este punto de vista, he de votar por la moción.

Sr. Barroetaveña—Pido la palabra.

Es para rectificar otro de los fundamentos que ahora acaba de enunciar el señor diputado por Córdoba, doctor Ferrer.

El parte de la base de que el proyecto de ley que discute la cámara versa... primero dijo—y se dirigió al señor Presidente para comprobar el punto—que versaba sobre un nuevo contrato entre el Poder Ejecutivo y la actual empresa constructora del puerto...

Sr. Ferrer—Permítame que le interrumpa .. para evitarle una disertación que sería inútil.

No he dicho eso. Lo que he dicho es que el asunto sometido á la consideración de la Cámara era, únicamente, el proyecto venido en revisión del honorable Senado.

Mi pregunta á la Presidencia fué, simplemente, para hacer constar que este señor era un intruso.

Ahora puede continuar el señor diputado.

Sr. Barroetaveña—En la versión taquigráfica constará si he referido ó no bien las palabras del señor diputado.

El señor diputado en su segunda exposición agregó que el

proyecto en discusión versa sobre una nueva propuesta de la empresa constructora del puerto de la capital.

También debo rectificarle este fundamento, porque el proyecto no aprueba nuevos contratos, ni nuevas propuestas, ni figuran nuevas proposiciones para modificar ó ampliar el contrato anterior, por manera que no existe tal nueva propuesta.

El proyecto de ley sencillamente autoriza al Poder Ejecutivo para invertir la suma importante 7.800,000 pesos oro para hacer las obras que se enumeran, las que faltan para la terminación del puerto de la capital.

Y tan es así, que en uno de los artículos que autoriza la construcción de diques de carena en el puerto de la capital, se autoriza al Poder Ejecutivo para contratarlos con ó sin licitación; lo que importa decir que no se contrata con la empresa Madero la construcción de esas obras.

Así es que desaparece el último fundamento en que basaba su moción el señor Diputado por Córdoba, de que haya una propuesta nueva en discusión. No hay tal cosa, sino una autorización legislativa para invertir 7.800.000 pesos oro en la conclusión del puerto de la capital.

Y, repito, no es indiferente para el Congreso que se presente una propuesta que ofrezca hacer esas mismas obras por un millón y cuatrocientos mil pesos oro menos.

Sr. Abella—Será para el Poder Ejecutivo; para el Congreso, no.

Sr. Barroetaveña—¿Cómo va á tomar en consideración este asunto el Congreso, si no puede resolver libremente?

Señor Presidente—Permítanme los señores diputados.

Se trata de una moción sobre la cual sólo es lícito tomar la palabra una sola vez, salvo su autor, que puede hablar dos veces.

Por consiguiente, si ningún otro señor diputado hiciese uso de la palabra, se votará la moción, que significa en términos precisos, devolver al interesado su solicitud.

Sr. Berduc—Yo me permitiría pedir al señor diputado autor de la moción que me dijese á qué equivaldría el rechazo de la moción.

Sr. Ferrer—Que la Cámara se ocuparía en seguida de la solicitud, y le daría el trámite correspondiente.

Sr. Berduc—Yo entiendo que la votación en contra, si la Cámara resuelve continuar la discusión del proyecto que en este momento la ocupa, no importa otra cosa que mandar esta solicitud al archivo.

Sr. Ferrer—Para mí, el rechazo importa que la Cámara la tome en consideración...

Señor Presidente—Cada uno le dará la inteligencia que mejor le parezca; entretanto, se votará la moción.

Sr. Abella—Yo creo que la moción importa decirle al interesado que ocurra donde corresponda.

Sr. Ferrer—Perfectamente, la modifico en esos términos: que ocurra donde corresponda. Ese era el sentido de mi moción.

Señor Presidente—Se votará en esa forma.

—Resulta afirmativa de 32 votos contra 24.

—Entran al recinto los señores Ministros del Interior doctor Benjamín Zorrilla, y de Guerra y Marina señor Guillermo Villanueva.

Señor Presidente—Se pasará á la orden del día, con la discusión en particular del proyecto de ley relativo á la terminación de las obras del puerto Madero.

Sr. Alem—Pido la palabra.

En la sesión última hice indicación para que se invitara al señor Ministro del Interior á concurrir á este debate. Y antes de comenzar nuevamente la discusión, quiero formular algunas preguntas. Serán breves, pero fundamentales, para la deliberación de la Cámara.

Desearía saber del señor Ministro cuál es su opinión sobre los actos producidos por el Poder Ejecutivo, autorizando el ensanche de las obras del puerto, fuera de la cantidad votada en la ley primitiva; es decir si todos esos decretos en que se autoriza el exceso de gastos, los considera legales ó no, y por consiguiente, de consecuencias y de efectos legales.

Si en la prosecución de las obras, á cuyo objeto se pide esta autorización al Congreso, cree el Poder Ejecutivo que el país, en virtud de esos actos, está obligado á terminarlas contratándolas con los señores Madero y compañía; esto es, si se cree obligado á realizar todas las obras que nuevamente se proyectan sobre las mismas bases y contratos primitivos, con

los mismos precios unitarios; en una palabra, como si fuera el mismo contrato, según lo acaba de manifestar el señor diputado por Córdoba.

Si piensa que no podría sacarlas á licitación, ni hacer nuevos llamamientos, no obstante que pudieran ofrecer mayores ventajas á la nación.

Señor Ministro del Interior—Pido la palabra.

Señor Presidente:

Habría preferido que esta pregunta se hubiese pasado al Poder Ejecutivo para consultar detenidamente con el señor Presidente de la República, á fin de traer una respuesta oficial definitiva; pero no tengo inconveniente en dar al señor diputado mi opinión personal.

El art. 1º de la ley que autoriza las obras, establece que se procederá á su realización previos estudios y aprobación del Poder Ejecutivo, *pudiendo*, dice, *ampliarlas ó modificarlas*.

De ahí ha venido la cuestión que propone el señor diputado bajo la forma de una pregunta.

El Poder Ejecutivo, evidentemente, se ha creído facultado por ese artículo para hacer modificaciones; y en virtud de esa facultad se han hecho los acuerdos á que se refiere el señor diputado.

—Entra al recinto el señor Ministro de Hacienda, doctor Juan J. Romero.

He creído siempre, y lo he insinuado en un mensaje pasado á esta Cámara, que el procedimiento habría sido el que el actual Gobierno ha empleado en este asunto: que una vez reclamada la ampliación de las obras por los señores Madero é hijos, el Poder Ejecutivo ha enviado un mensaje al Honorable Congreso señalando los medios que, á su juicio, hacían viable este asunto.

No fué definitivo tampoco el Ejecutivo actual en expresar su pensamiento, porque se encontró con los reatos que el señor diputado señala, con contratos hechos, con resoluciones y acuerdos dictados por poderes ejecutivos anteriores que ampliaban esas obras, sin haber pedido, sino por un mensaje muy posterior al 91, autorización para aumentar los gastos.

Expliqué por el Honorable Senado las razones que habían militado para eso. Mientras no se acabaron los 20.000.000

decretados para la obra, la Contaduría no hizo observación alguna, puesto que pagaba las planillas perfectamente visadas de las obras del puerto. Cuando se aproximó la conclusión de los 20.000.000 la Contaduría observó que era necesario buscar fondos para hacer los pagos, porque no tenía partida á que imputarlos.

Entonces, en un acuerdo de gobierno, resolvióse abrir una partida especial para imputar estos gastos. Ese acuerdo fué pasado en consulta al Poder Legislativo, y creo que todavía se halla pendiente en el Honorable Senado, sin que se haya tratado resolución alguna al respecto.

Después vino la cuestión de si el contrato se limitaba ó no á los 20.000.000; pero antes que eso se decidiera, vinieron sucesivamente, en los años 91 y 92, dos sanciones del cuerpo legislativo, en el presupuesto, asignando 2.400.000 pesos para continuar las obras.

Esto pareció al Poder Ejecutivo de entonces, según se desprende de los documentos que existen sobre el particular, que era una autorización implícita al Gobierno para continuar autorizando estos aumentos de que hablaba el art. 1° de la ley.

No defenderé el procedimiento, ni ha llegado el caso; y si yo hubiera tomado parte, y si el Gobierno actual hubiera funcionado entonces, hubiera indicado cómo se debía haber procedido: dirigiéndose al Congreso para pedirle los fondos necesarios.

Ahora, señor Presidente, viene una cuestión verdaderamente grave: si los actos producidos por el Poder Ejecutivo en acuerdo general de ministros son ó no ajustados á la ley.

A mi juicio, es por lo menos dudoso si fué fijado en 20.000.000 de pesos el costo definitivo de las obras, porque en ninguna parte de la ley se dice que las obras no pasarían de los 20.000.000 de pesos, ni se declara que el contrato caducará después de invertida esa cantidad.

Posteriormente se dictaron dos resoluciones ejecutivas, con diferencia de un mes y medio, próximamente.

Por una se establecía que debía reconocerse la cantidad votada por el Congreso, como un suplemento á los fondos votados para el cumplimiento del contrato, resolución firmada por el señor doctor Sáenz Peña, como Presidente, y por el doctor Anchorena, como Ministro.

Apenas dos meses después se dictó otra resolución que establecía que los 20.000.000 eran el límite de este gasto.

Fué después de esta declaración del Ejecutivo, que la Cámara votó sucesivamente 2.400.000 pesos; al año siguiente, otros 2.400.000, y después, en el año corriente, 1.200.000.

Así, pues, señor Presidente, puede decirse que estas aprobaciones implícitas vinieron á confirmar tácitamente los procedimientos del Poder Ejecutivo, en cuanto á que él celebrara esos contratos con los señores Madero é hijos, unas veces directamente con ellos y otras á pedido de las oficinas públicas. Fué así como se establecieron las relaciones jurídicas entre los señores Madero y el estado.

Pero cuando llegó el momento de mandar el mensaje y de expresar el pensamiento del Poder Ejecutivo, éste se encontró reatado; y por esa razón es que viene en el mensaje indicando que tal vez sería preferible contratar con los señores Madero é hijos la construcción de aquellas obras que no estaban comprendidas en el contrato primitivo y que se habían sancionado después, dando pie á las comisiones de esta Cámara y del Honorable Senado para que ellas gestionaran un arreglo con los señores Madero é hijos.

Desgraciadamente pasaron tres meses. Sé que se hizo algún trabajo en este sentido por algunos de los miembros de la Comisión, pero no se arribó á nada. Y últimamente las Comisiones me llamaron á su seno y me expusieron que los señores Madero é hijos no declinaban de su pretensión, y que habían declarado que si se rescindían sus contratos, si se declaraban caducos ó se tomaba una resolución quitándoles vigor á esos contratos parciales, ellos se encontrarían en el caso de pedir una indemnización al Estado, porque habían hecho gastos muy importantes.

Al mismo tiempo yo había recibido la visita del Gerente de la empresa, y éste me hizo una proposición que importaba una mejora de la condición anterior, propuesta que puse en conocimiento del Honorable Senado. Ella consistía en hacer los diques de carena necesarios para el puerto, por su costo exacto, sin beneficio alguno para los empresarios. Y decía más la propuesta: «según la decisión del Poder Ejecutivo manifestada en documentos auténticos». Después, entiendo que esta pro-

posición ha sido ampliada cerca del señor Ministro de Guerra y Marina, y se dijo que esto sólo importaba una ampliación á la proposición indicada por la Oficina de Obras públicas. Se preguntó si esa proposición sería aceptada, y se contestó que sí, siempre que el Gobierno la aprobara.

Esto constituye una de las deferencias, diré así, tenidas por estos caballeros, *deferencias que no tienen la importancia que se les daba;* porque es evidente que el dique ó diques, según lo determine el Congreso, no entran absolutamente en el contrato, y no hay acuerdo de gobierno para ello, aunque se solicitó después por parte de los interesados, no resolviéndose por el Poder Ejecutivo que eso correspondía al Congreso.

Así, pues, respecto á la incorporación del dique ó de los diques al contrato antiguo, no hay absolutamente nada.

En el Honorable Senado tuve ocasión de decir que sería conveniente establecer los dos sistemas: el uno que nos permitiera seguir las negociaciones con el señor Madero, y el otro que pusiera en manos del Poder Ejecutivo el arma de la licitación. Por si acaso hacían exigencias que no fueran aceptables, poder ir á licitación pública, para hacer esos diques.

Ahora, señor Presidente, esas resoluciones del Poder Ejecutivo, semiconfirmadas ó tácitamente confirmadas por el Congreso, aumentando las obras del puerto y después contratadas y aceptadas por los señores Madero é hijos, ¿obligan al Estado para hacer estas obras por intermedio de ellos?

La cuestión, cuando menos, es dudosa, señor Presidente.

Yo creo que queda obligado el Estado, porque las resoluciones han sido tomadas por sus autoridades legítimas y constitucionales, y no han sido en manera alguna ni discutidas siquiera en el seno del Honorable Congreso, votándose los fondos con que se hacía frente á algunas de las que se habían ordenado en ese momento y que se hacen actuamente, en virtud de la ley de Presupuesto.

Ahora, si se rompieran estas relaciones y se dijera: queda rescindido el contrato y pendientes estos convenios parciales, ¿habría ó no derecho por parte de los señores contratistas para pedir indemnización al Estado?

Á mi juicio es indudable; y es por eso que yo prefería la forma de un arreglo; y en la nota que pasé al respecto á la

Honorable Cámara decía que tal vez sería mejor llegar á este resultado; pero no me encontraba habilitado, no tenía firme convicción para poder aconsejar la rescisión del contrato.

Esto es lo que personalmente puedo decir á la Cámara, antes de consultar al señor Presidente de la República sobre este particular.

He dicho.

Sr. Alem—Continúo con la palabra.

En resumen, el señor Ministro del Interior cree que la Nación está obligada á entregar á la misma empresa de los señores Madero todas las demás obras necesarias para la terminación del puerto, con excepción de los diques. ¿No es así, señor Ministro?

Señor Ministro del Interior—Sí, señor; en la cantidad determinada en el Mensaje, en 6.400.000 pesos.

Sr. Alem—Y que el Estado está obligado á encomendárselas á los señores Madero é hijos, como si fueran parte del contrato primitivo, y por consiguiente bajo las mismas condiciones y bajo los mismo precios.

Señor Ministro del Interior—Sí, señor; esa es mi opinión personal.

Sr. Alem—¡Cómo es eso, señor!

Señor Ministro del Interior—Porque para decir que esa es la opinión del Poder Ejecutivo, tengo necesidad antes de consultar al señor Presidente.

Sr. Alem—¿Quiere decir entonces que no es nada más que su opinión personal?

Sr. Gómez (F. M.)—Debe tener presente el señor diputado, que la Cámara no había interpelado al Poder Ejecutivo sobre las preguntas que le ha dirigido.

Sr. Barroetaveña—¿Y á nombre de quién hablan ante la Cámara los ministros del Poder Ejecutivo?

Señor Ministro del Interior—Los ministros hablan á nombre del Poder Ejecutivo, cuando las preguntas se les formulan en los términos reglamentarios.

Sr. Barroetaveña—En el Congreso sólo pueden hablar á nombre del Poder Ejecutivo.

Sr. Gómez (F. M.)—Pueden tomar parte en la discusión de los asuntos que aquí se discuten; pero no están obligados á

contestar á las preguntas sobre diversos puntos que se les quiera dirigir en ese mismo acto.

Señor Presidente—No tienen la palabra los señores diputados; quien la tiene es el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Alem—Declaro que no me había apercibido de la manifestación del señor Ministro del Interior.

Es sabido que los señores ministros han sido llamados para intervenir en la discusión de este asunto. De manera que no habiéndoseles tomado de sorpresa, han debido traer la opinión del Ejecutivo.

Cuando una cámara legislativa llama á su seno á los secretarios del Presidente de la República, no lo hace para preguntarles cuáles son sus impresiones ú opiniones personales.

En esos casos lo primero que deben hacer los secretarios de Estado es consultar con el jefe del Ejecutivo las manifestaciones que van á hacer á la Cámara á nombre del Poder Ejecutivo, tanto más, cuanto que están prevenidos de antemano.

Ahora resulta que el señor Ministro del Interior nos da opiniones personales. ¿Y si el jefe del Estado piensa de una menera distinta?

Todos estos antecedentes tienen que influir en el ánimo de la Cámara al tomar una determinación. Porque se puede sentar un precedente grave, doctrinas que pueden ser funestas, de proyecciones igualmente perniciosas, admitiendo que aquí sólo se traiga la opinión personal de un secretario de Estado.

No, señor; es necesario que se nos dé la opinión del Poder Ejecutivo, del poder colegislador.

Señor Ministro del Interior—Sí, señor; pero no olvide que el reglamento establece la forma en que se deben dirigir las preguntas.

Cuando son preguntas concretas sobre puntos determinados y precisos, el reglamento establece que el diputado interpelante las depositará en la mesa de la Presidencia, para ser dirigidas como corresponde.

Sr. Alem—Eso es cuando se trata de una interpelación; pero ahora no se trata de semejante cosa.

Sr. Ferrer—¿Y qué es esto sino una verdadera interpelación?

¿Acaso la palabra *interpelación* está en la Constitución?

Sr. Alem—Se invita al Ministro para que dé su opinión sobre estos puntos, tanto más, cuanto que ellos son de su resorte.

Esta no es la interpelación á que se refiere el señor Ministro.

El señor Ministro nos dice ahora que no sabe cómo piensa el Presidente.

Sr. Abella—El mismo señor Presidente observó antes de ahora que, invitado el señor Ministro del Interior á concurrir á esta discusión, manifestó que no venía porque creía que no era necesario.

Luego, lo que se ha votado es una verdadera interpelación, en una forma incompleta por deferencia de la Cámara al diputado que la formuló.

Pero, ¿se ha formulado interpelación?

Sr. Alem—Está equivocado; no es interpelación, sino una pregunta pertinente al giro de la discusión de este asunto, para aclararla.

Señor Ministro del Interior—Pero el señor diputado me va á permitir una observación.

¿Podría yo decir cuáles son las opiniones del señor Presidente de la República, sin haber consultado especialmente este punto con él?

Sr. Alem—Entonces, pida el tiempo necesario el señor Ministro; porque interesa mucho saberlo, porque yo voy á combatir esta doctrina.

Señor Ministro del Interior—Dada la forma en que el señor diputado va á formular su pregunta, yo necesito tiempo para consultar al señor Presidente de la República.

Sr. Alem—Muy bien; yo accedo. Deseo que el señor Ministro del Interior consulte la opinión del jefe del Estado, y que la traiga, más tarde ó mañana; porque se trata de doctrinas gravísimas, de precedentes que pueden ser muy funestos para la marcha del país.

Yo, entonces, pido al señor Ministro del Interior que consulte la opinión del señor jefe del Estado, y nos traiga la opinión del Poder Ejecutivo, es decir, del que dirige el Poder Ejecutivo.

Creo que la Cámara no puede tener inconveniente en esto.

Sr. Ferrer—En una nueva moción del señor diputado.

Sr. Alem—¡Qué vamos á hacer! Si necesitamos la opinión del Gobierno.

Sr. Ferrer—Puede pronunciarse la Cámara si debe interpelarse ó no.

Señor Presidente—Tengan la bondad los señores diputados de continnar la discusión en la forma reglamentaria.

Señor Ministro del Interior—Pido la palabra.

Señor Presidente—Permítame el señor Ministro.

¿El señor diputado por Buenos Aires hace una nueva moción?

Sr. Alem—El señor Ministro es quien dice que desea tener el tiempo necesario para consultar al jefe del Estado; porque yo deseo saber la opinión del Poder Ejecutivo, y no la del señor Ministro. Entonces, el señor Ministro manifiesta que necesita tiempo para ello.

Sr. Cantón—¿Qué va á combatir el señor diputado? ¿Al Poder Ejecutivo ó el proyecto de la Comisión?

Sr. Alem—Yo sé lo que voy á combatir.

Sr. Cantón—Es que yo necesito saberlo. Si es para combatir el proyecto de la Comisión, no necesita tener una declaración histórica de lo que piensa el Poder Ejecutivo.

Sr. Alem—No se altere tanto el señor diputado.

Señor Presidente—Permítanme los señores diputados.

El señor Ministro de Hacienda había pedido la palabra.

Sr. Cantón—No me altero: tengo que hablar fuerte, porque todos hablan á la vez. Nada más.

Sr. Alem—Ah! Bien.

Señor Presidfnte—Voy á pedir á los señores diputados que si no respetan el reglamento, resuelvan que otro ocupe este asiento, porque yo no puedo hacerlo observar.

El señor diputado doctor Alem ¿hace alguna moción nueva, ó no?

Sr. Alem—Yo deseo saber cuál es la opinión del Poder Ejecutivo, del jefe del estado; no la del señor Ministro. Y el señor Ministro dice que necesita tiempo para ello.

Señor Presidente—El señor Ministro de Hacienda, que es miembro del Poder Ejecutivo, ha pedido la palabra.

Señor Ministro de Hacienda—Me parece que debemos proceder con corrección en todas estas cuestiones, á fin de expli-

carnos claramente y saber cuál es el verdadero pensamiento que tiene el señor diputado, de modo que la discusión se pueda encaminar correctamente.

Si el señor diputado pretende hacer preguntas al Poder Ejecutivo y desea precisar una interpelación, en su perfecto derecho está de hacer la moción,—la Cámara la aceptará ó no; y si la Cámara resuelve que esa interpelación se haga, el señor Ministro ó el señor Presidente de la República, en la forma usual, contestarán.

Pero si el señor diputado viene ahora, en la discusión, y hace una pregunta, y un Ministro, por esa atención que siempre se tiene con los señores diputados, dice: No tengo la opinión del señor Presidente de la República (en cuyo caso me encuentro yo, que no sé todavía para qué he venido), es admisible que se insista en decirle á ese Ministro: Pero ¿es esa la opinión del Presidente de la República?

Pero, ¡si el señor diputado no ha hecho interpelación ninguna al Poder Ejecutivo! ¿Cómo quiere que pueda adivinar sus preguntas y pueda traer la contestación de antemano á lo que no ha preguntado?

Es posible, en algunos casos, que pueda el Ministro contestar y decir: Tengo ocasión de saber cuál es la opinión del Poder Ejecutivo y puedo manifestarla; pero la regla es que, sin que previamente se formule la pregunta y la Cámara resuelva sobre si esa pregunta ha de ser ó no pasada al Poder Ejecutivo, ella no sea admisible, pues creo que el señor diputado no puede seguir en este procedimiento de interrogar, del modo que lo hace al Ministerio.

Sr. Alem.—No entiendo al señor Ministro.

Señor Ministro de Hacienda.—¿No entiende? Me explicaré mejor.

El señor diputado le dice al señor Ministro del Interior, quien, como yo, ha sido llamado, y lo repito, sin que sepamos para qué: ¿Trae la opinión del Poder Ejecutivo? Y yo á mi vez le pregunto al señor diputado: Y ¿de qué? De lo que voy á preguntar, se contesta. Y bien: yo digo que el señor diputado no tiene derecho de preguntar eso.

Yo puedo tener la deferencia, como se suele tener, por cortesía, de dar todas las explicaciones que sea posible; pero el

señor diputado no puede formular interrogatorios y decirme: Deme el señor Ministro la opinión del Poder Ejecutivo.

¿Porqué? Porque ese interrogatorio debo llevarlo al Poder Ejecutivo, el cual lo contestará en la forma que crea conveniente contestarlo.

Pero, para poder hacer ese interrogatorio, necesita el señor diputado algo más: necesita la aprobación de la Cámara.

Sr. Alem.—Le voy á citar un artículo del Reglamento.

El artículo 163 dice:

«Si los informes que se tuviese en vista se refiriesen á asuntos pendientes ante la Cámara, la citación al Ministro se hará inmediatamente.»

Luego, estoy autorizado. Tratándose de un asunto pendiente, se comprende que sea así, porque los Ministros conocen la opinión del Poder Ejecutivo sobre él, desde que no lo tramitan por sí solos sino de acuerdo con el jefe del Poder Ejecutivo.

Sr. Abella.—Pero no para preguntarles nada.

Sr. Alem.—Yo tampoco hago cargos al señor Ministro.

Ahora, si se tratara de asuntos extraños, entonces llegaría el caso que propone el señor Ministro, de exigir un pliego de preguntas, en la forma que indica, según procede en los casos de verdadera interpelación; pero aquí se trata de un asunto que está pendiente.

Es terminante el artículo del reglamento.

Sr. Rodríguez Jurado.—Pero los señores Ministros pueden ó no tomar participación en el debate de un asunto. Depende de su voluntad.

Sr. Alem.—No formulo cargo. Quiero saber si el Poder Ejecutivo se cree necesariamente obligado en la forma que he dicho; porque esto es grave, afecta seriamente los intereses de la Nación, y con ello se establecería una doctrina perjudicial.

Sr. Solari.—Desearía que se leyera todo el artículo del reglamento, porque el señor diputado no lo ha leído.

Sr. Demaría.—Voy á leerlo, señor diputado.

Pido la palabra.

—Se lee:

Art. 163. «Si los informes que se tuviese en vista se refiriesen á asuntos pendientes ante la Cámara, la citación del Ministro se hará inmediatamente».

Sr. Solari.—«Los informes que se tuviese en vista».

Nadie ha tenido en vista esos informes.

Sr. Alem.—No los habrá tenido en vista el señor diputado, pero yo los he tenido!

Sr. Gómez (F. M.).—Que se lea el artículo anterior también.

—Se lee:

Art. 162. «La Cámara podrá acordar, previa indicación verbal de cualquier diputado, la citación de uno ó más Ministros para los objetos indicados en el artículo 63 de la Constitución».

Señor Ministro de Hacienda.—Aquí no se trata de cita ción; aquí se trata de interrogación. Es distinta cosa.

Cuando el asunto está pendiente puede citarse á los Minis tros; pero cuando se trata de hacerles una interrogación, desde el momento que los Ministros entienden que esa interrogación que se les hace no es de contestarse inmediatamente, y, sobre todo, desde que ella abarca puntos que el Ministro declara que no tiene sobre ellos la opinión del Poder Ejecutivo, el sentido común dice que no se puede obligar á los Ministros á contestar. En ese caso las preguntas deben formularse por el medio usual de la interpelación; y entonces la Cámara debe votar si se hace ó no.

Sr. Garzón.—Pido la palabra.

Sr. Alem.—Siendo asunto pendiente ante la Cámara, no tiene que interpelar nada; sólo debe hacerlo sobre asuntos extraños que deban entrar á su consideración. Pero aquí se está discutiendo con el Ministro autor del proyecto que ha venido ante la Cámara.

Lo único que puede hacerse es dársele el tiempo necesario para consultar al Presidente. No se trata de un pliego de preguntas.

Fíjese el señor Ministro en la diferencia notable que hay.

De otra manera, resultaría que toda vez que tuviera que contestar el Ministro sobre alguna pregunta, en la discusión de un asunto, habrá necesidad de formular una interpelación.

Sr. Abella.—Tendría que formular un interpelación, presentando un pliego de preguntas.

Sr. Rodríguez Jurado.—Además, en un asunto en discusión no está obligado á hablar el Ministro.

Sr. Garzón.—Había pedido la palabra, señor Presidente. Creo que la había pedido el señor diputado Demaría, y si quiere hablar puede hacerlo; en seguida hablaría yo.

Sr. Demaría.—La había pedido.

Señor Presidente.—No la había pedido; la tomó, no más. —*(Risas)*.

Sr. Demaría.—Permítame, señor Presidente. Está en un error: había pedido la palabra.

Señor Presidente—En efecto, la había pedido.

Sr. Demaría—¿Quiere el señor Secretario tener la bondad de leer el artículo 63 de la Constitución?

—Se lee:

«Cada una de las Cámaras puede hacer venir á su sala á los Ministros del Poder Ejecutivo, para recibir las explicaciones é informes que estime conveniente».

Sr. Demaría—A ese artículo se refiere el 162 del reglamento que ha leído el señor Secretario, que dice que la Cámara podrá acordar, previa indicación verbal de cualquier diputado, la citación de uno ó más Ministros para los objetos indicados en el art. 63 de la Constitución, y aclara perfectamente el espíritu de este artículo siguiente, de cuyo sentido no sé si la Cámara se ha penetrado bien.

«Si los informes que se tuviese en vista», dice.

Es el caso. El señor diputado por la capital ha pedido la presencia del señor Ministro para pedirle informes sobre un asunto pendiente. Por consiguiente, la estricta aplicación de este artículo...

Sr. Solari—La Cámara no los ha tenido en vista.

Sr. Demaría—Permítame el señor diputado. La Cámara los ha tenido en vista, porque ha sido ella la que ha votado la moción del señor diputado Alem.

Sr. Solari—No lo sabíamos.

Sr. Demaría—Ha sido la Cámara la que ha votado la moción del señor diputado Alem para pedir la asistencia de los Ministros; por consiguiente, no es el señor diputado Alem quien ha pedido la presencia de los Ministros, sino la Cámara.

Ahora, ¿para qué la Cámara ha prestado su sanción á la moción del señor diputado Alem? Evidentemente, no puede ser para otro objeto, por más que aguce su imaginación, que para

pedirles informes sobre el asunto pendiente; porque si no, no hubiera tenido el derecho de llamarlos.

Sr. Solari—Quiere decir que en todo caso la Cámara puede haber votado mal.

Sr. Demaría—Luego es la Cámara la que ha querido que concurran los señores Ministros para pedirles informes sobre el asunto pendiente. Esto es claro como la luz del día.

Ahora bien, dice el artículo del reglamento: «Si los informes que se tuviese en vista se refiriesen á asuntos pendientes ante la Cámara, la citación del Ministro se hará inmediatamente (con mucha más razón en este caso, en que no se le llama inmediatamente, sino que se han dejado dos días de intervalo para que pudiera tomar todos los antecedentes que quisiera sobre el asunto pendiente); mas si los informes basasen sobre actos de la Administración ó sobre negocios extraños á la discusión del momento, se determinará de antemano el día en que ellos deban darse».

Este es el caso á que se refería el señor Ministro de Hacienda. Cuando no se trata de asuntos que están á la consideración de la Cámara, entonces la Cámara no puede hacer venir á los Ministros para pedirles informes inmediatamente, sino que es necesario que lo haga por medio de una minuta, formulando las preguntas, etc., como toda la Cámara lo sabe.

Hay que hacer esta distinción para no sentar malos precedentes.

Si los señores Ministros no tienen la opinión del señor Presidente de la República sobre este asunto, por no haber leído la orden del día ó por cualquier otra circunstancia, yo por mi parte no tendría inconveniente en dar á los Ministros el tiempo que creyeran necesario para que consultaran con el señor Presidente de la República; pero no quiero que quede establecido que no tienen obligación los señores Ministros de venir á contestar á las preguntas que se les haga inmediatamente de ser llamados en un asunto de que se está ocupando la Cámara.

Quería decir esto solamente.

Sr. Alem—Yo creo que podríamos salvar la dificultad.

Sr. Garzón—Pido la palabra.

Yo creo que después de lo que han expuesto los señores Ministros, no puede llevarse la cuestión á otro terreno que aquel en que ellos la han planteado.

La Cámara puede llamar á los señores Ministros cuando se va á tratar un asunto que está pendiente; pero no se puede, una vez que están en el recinto, someterlos á un interrogatorio sobre puntos que pueden tener alguna relación con los asuntos de que se va á ocupar la Cámara, pero que en realidad no la tienen directa.

Ahora, yo pido al señor Presidente que haga leer el art. 1° del proyecto, es decir, el artículo que constituye el asunto pendiente, porque el proyecto en general ya ha sido votado y no se puede discutir ahora.

Se lee.

Sr. Garzón—Continúo, señor.

Este artículo es lo que está en discusion; no está en discución si deben concluir estas obras los señores Madero é hijos, ó si las debe concluir otro constructor.

Es sobre este artículo que cualquiera de los señores diputados puede pedir explicaciones á los señores Ministros, y ellos tomarán la palabra si es que creen deben hacerlo. Porque por el hecho de asistir un Ministro á una discusión, no está obligado á usar de la palabra ni dar explcaciones que no sean perfectamente pertinentes al asunto de que se trata.

Los señores Ministros han procedido con toda la galantería y la deferencia con que siempre lo hacen, cuando se les hace una pregunta sobre lo que conocen: han dado la contestación como opinión propia; pero no han podido darla como opinión del Poder Ejecutivo, porque no saben cuál es su pensamiento en un asunto que no está á la discusión de la Cámara.

Ahora, si algún señor diputado quiere interpelar al Poder Ejecutivo sobre si los señores Madero han de continuar ó no la construcción de las obras del puerto, que lo pida en la forma ordinaria, presentando un proyecto ó haciendo una moción de interpelación; y si la Cámara lo vota, entonces sería la oportunidad de hacer la interpelación en la forma en que lo ha iniciado el señor diputado por Buenos Aires.

Creo que lo pertinente es que, puesto á discusión el art. 1°, se acepte ó se impugne, debiendo ser el señor miembro informante quien dé las explicaciones que se pidan, y, en caso que

los señores Ministros lo crean conveniente, también tomarán parte en la discusión.

VARIOS SEÑORES DIPUTADOS—¡Muy bien!

SR. ALVAREZ—Pido la palabra.

Me parece que sería oportuno resolver este asunto por medio de una votación.

Porque aquí hay varias inteligencias, sobre las palabras empleadas por la Constitución y por el reglamento.

Dice el reglamento: *pedir informes.*

Pero pedir informes es una cosa, y pedir opinión, pedir parecer, es otra cosa.

El señor Ministro, á mi juicio, ha dado informes sobre los hechos, es decir, ha explicado todos los hechos relacionados con esta cuestión.

En seguida se le ha preguntado cuál es el pensamiento, cuál es la opinión del Poder Ejecutivo.

Indudablemente, esto no se puede preguntar sino dando el tiempo tiempo necesario para que sea posible la contestación, como decía el señor Ministro.

Entonces, me parece que hay en esto una confusión; que cuando el reglamento dice *pedir informes*, no se debe entender que sea *pedir opiniones del Poder Ejecutivo*, porque es cosa distinta; en el lenguaje común, una opinión y un informe, son dos cosas muy diferentes.

Entonces, me parece que podría resolverse esto: si el señor diputado tiene derecho á pedir á la opinión del Poder Ejecutivo, dentro de la palabra *informes*, que emplea el reglamento.

SR. ABELLA—Y opinión sobre actos anteriores, de otras administraciones.

SR. GÓMEZ (F. M.)—Cuando la Cámara no tenía conocimiento de que se iba á hacer la pregunta.

SR. DÁVILA—Pido la palabra.

Yo entiendo que las preguntas que hizo el señor diputado por Buenos Aires están perfectamente en relación y ligadas con el artículo 1°, que está en discusión.

Recuerdo que cuando él hizo la indicación, en la sesión anterior, pidiendo la presencia de los señores Ministro del Interior y de Hacienda antes de entrar á discutir el artículo 1°, expresó que deseaba recibir informes del Poder Ejecutivo antes

de formular su voto; de manera que el objeto del llamamiento á los señores Ministros es el de que presenten al señor diputado los informes que él crea conveniente pedir.

Que los señores Ministros están obligados á contestar las preguntas que se les haga, á dar los informes que se les exija, me parece que no es discutible; y en los casos de duda, en todos los pueblos libres se interpreta en favor de los Parlamentos las facultades que la Constitución les da para pedir informes sobre el movimiento administrativo del país.

Pero quiero hacer una observación incisiva, me parece, y es esta: ¿qué sentido da el señor Ministro del Interior, á cuyo ministerio corresponde la obra del puerto, al art. 1º, que está en discusión? ¿Cómo cree que deben ser ejecutadas las obras para las cuales se le autoriza á invertir siete millones y pico de pesos? ¿Se harán por licitación? ¿Se harán por los mismos contratistas actuales?

Ahora, la ley no dice que las obras han de ser cantratadas con éstos; pero creo que el señor Ministro entiende que deben continuar siendo contratadas con los mismos empresarios.

¿Por qué, señor, si el artículo no lo dice? ¿Qué razón jurídica tiene el Poder Ejecutivo ó el señor Ministro, para considerarse vinculado á un contrato que no comprende todas las obras que debe ejecutarse con arreglo á la autorización que se trata de dar?

Véase, pues, señor Presidente, cómo están íntimamente ligadas las cuestiones que ha manifestado el señor diputado por Buenos Aires, con el texto del artículo primero; y de cómo es interesante; más, substancial, fundamental, que la Cámara conozca las razones, no del señor Ministro, sino del Poder Ejecutivo, en virtud de las cuales se considera obligado á continuar las obras bajo el régimen actual.

Yo creo, pues, que es interante conocer la opinión del Poder Ejecutivo aquí, no solamente porque se trata ya de dinero, sino de facultades de las altas autoridades del país.

Creo que es interesante conocer la opinión del Poder Ejecutivo al respecto, y que, si el señor Ministro del Interior no se encuentra habilitado para darnos una opinión franca al respecto, la Cámara no debe tener inconveniente en darle el tiempo necesario para que la recabe y nos la traiga.

Sr. Alem—Si los señores diputados creen conveniente una moción en ese sentido, creo que para la sesión próxima tendrán tiempo de haber consultado...

Sr. Abella—Lo procedente es formular la pregunta antes.

Sr. Alem—Ya lo he hecho.

He pedido verdaderas informaciones, porque no se puede hacer estas distinciones que hace el señor diputado, casuísticas, teológicas... no sé como llamarlas. Son informaciones las que he pedido.

Una opinión es un informe. He pedido que me informen sobre tales y cuales puntos.

Ahora, no obstante que había manifestado al señor Presidente de la Cámara que desistía de mi llamamiento al señor Ministro de Hacienda, á lo que el señor Presidente me contestó que no podía desistir, puesto que la Cámara era la que lo había llamado, voy á hacerle también alguna pregunta.

Es esta: ¿No cree que podría producir, en sus planes financieros, en los rumbos que tiene dados á nuestras finanzas, alguna perturbación, algún mal, votar de una sola vez esta autorización de 8.000.000 de pesos oro? ¿No se afectará el crédito de la Nación? ¿No sería mejor votar una suma anual y no comprometer desde luego—por la impresión que pueda producir ante propios y extraños—las finanzas y el crédito de la Nación, nada menos que con 8.000.000 de pesos oro?

Sr. Abella—Pido la palabra.

Sería prudente que el señor diputado, ya que se encuentra también presente el señor Ministro de la Guerra, le dirigiera alguna pregunta también.

Sr. Alem—Yo no tento preguntas que hacerle al señor Ministro de la Guerra. Puede hacérselas el señor diputado.

Sr. Abella—¡No, yo no! Yo he votado en contra.

Lo que yo deseo es no perder tiempo.

Señor Presidente—Por el momento yo necesito, para regularizar el debate, establecer esto: que el señor diputado doctor Alem, ha hecho una moción de orden para que se suspenda...

Sr. Alem—Hasta la sesión del lunes este asunto, á fin de que los señores Ministros puedan recabar la opinión del Poder Ejecutivo.

Sr. Ferrer—Pido la palabra.

Es con relación á la moción del señor Diputado Alem.

Desearía que ella fuera suficientemente clara y explícita, para que la Cámara pueda votar.

¿De qué se trata? ¿De informaciones ó de opiniones?

Si se trata de informaciones, deben ellas versar sobre hechos producidos ó concluídos.

Esto es lo que entiendo por informaciones: informar sobre hechos ya concluídos.

Si se trata de hechos á producirse, esta es cuestión de meras opiniones; y yo no sé hasta dónde llegaría la facultad de la Cámara para solicitar opiniones del Poder Ejecutivo sobre hechos á producirse.

Señor Presidente—Precisamente eso es lo que pedía el señor diputado.

Sr. Alem—Informaciones tanto sobre los hechos en sí, como sobre la forma en que ellos se van á producir: la forma en que se va á aplicar la cantidad que se vota.

Sr. Ferrer—Yo no sé qué es lo que va á hacer el Poder Ejecutivo, ni qué es lo que va á resolver.

Cuando su opinión haya de traslucirse en hechos, como legislador le llamaré á cuentas; pero eso de preguntarle qué es lo que piensa hacer el Poder Ejecutivo, puede dar lugar á que conteste: No sé; lo resolveré en presencia de las circunstancias de las leyes que el Congreso dicte.

Pedirle, pues, de antemano al Poder Ejecutivo su opinión para dictar luego una ley, me parece que es cambiar los frenos.

Es menester que la opinión verse sobre una ley dictada ó sobre hechos producidos, pero no sobre hechos á producirse.

Entonces, ¿para qué se dicta la ley? ¿En mérito de las opiniones del Poder Ejecutivo?

Porque el Poder Ejecutivo tiene una manera muy sencilla de dar su opinión, y es hacer al Honorable Congreso las observaciones que crea convenientes á las leyes que él dicta. Esta es una facultad constitucional que se llama el veto.

Pero obligarle desde luego á dar opinión sobre la manera, la forma en que ha de proceder en tal ó cual asunto, entiendo que es irregular, que eso no está en el artículo constitucional. El artículo constitucional habla de informes ¿sobre qué? Sobre hechos producidos, señor, sobre actos del Poder Ejecutivo; pero

nunca sobre lo que éste pueda hacer en mérito de autorizaciones dadas por leyes del Congreso, que no sabe todavía si se darán ó no.

Sr. Barroetaveña—Las que estime convenientes.

Sr. Ferrer—Y si la ley no se dicta, ni se autoriza al Poder Ejecutivo para la conclusión de las obras, ¿á qué queda reducida su opinión?

Sr. Alem—Que se habrán perdido las observaciones del señor diputado.

Sr. Ferrer—Yo pregunto al señor diputado cuál es la razón que tiene para pedir la opinión del Poder Ejecutivo.

Sr. Alem—Son informaciones, señor diputado.

Sr. Ferrer—Son opiniones. Las informaciones versan sobre hechos realizados.

Sr. Alem—¡Señor diputado, vamos á tener que traer el Diccionario de la Academia y ver qué significa información y qué significa opinión!

Sr. Ferrer—Desearía que el señor diputado me demostrara que son informaciones y no opiniones las que pide.

Sr. Alem—Pero, señor, son informaciones sobre el gasto que puedan demandar las obras á ejecutarse, por ejemplo.

Sr. Ferrer—Perfectamente, señor. ¿Pero cuál es el camino que ha de observar el Poder Ejecutivo para dar cumplimiento á una ley?

Eso no es información; eso es opinión.

Sr. Alem—Lo más chistoso del cuento, es que los señores Ministros están de acuerdo conmigo; lo único que quieren es consultar con el jefe del Estado.

Sr. Ferrer—¿Y qué me importa que los Ministros estén de acuerdo con el señor diputado si yo no estoy de acuerdo con ellos?

¡Si soy tan diputado como el señor diputado!

Sr. Alem—No se creen en la obligación de no hacer estas manifestaciones, sino en la necesidad de consultar al jefe del Poder Ejecutivo; y el señor diputado resulta más católico que el Papa. El no quiere que los señores Ministros den esas informaciones.

Sr. Ferrer—Lo que no quiero es que hagamos uso de atribuciones que no nos corresponden.

Sr. Alem—¡Pero si ellos las quieren dar!

Sr. Ferrer—Los errores de los señores Ministros no me pueden obligar á votar á mí.

Sr. Alem—¡Es una cosa muy clara!

Señor Presidente—Permítanme los señores diputados. No se puede continuar así.

Lo que estaba en tela de juicio...

Sr. Ferrer—Es la moción del señor diputado.

Señor Presidente—¡Permítame! Quiera tener la deferencia, por lo menos, si no el deber...

Estaba en discusión la moción del señor diputado que quería las informaciones en los términos concretos en que él lo solicitaba.

Sr. Ferrer—Sí, señor.

Señor Presidente—Pero no le ha dejado el señor diputado que la formule!

Sr. Alem—Habiendo manifestado los señores Ministros que no están habilitados para dar las informaciones solicitadas y que necesitan tiempo para ello, hago moción para que se suspendan esas explicaciones hasta el lunes.

Sr. Abella—Supongo que las apreciaciones personales del señor diputado no entran en la moción.

Señor Presidente—Yo tengo que hacer votar la moción como el señor diputado la formula. No entro á calificar si es ó no correcta.

Señor Ministro de Hacienda—Pido la palabra.

El señor diputado por Córdoba, que deja la palabra, me ha ahorrado una parte de lo que tenía que decir.

El señor diputado por La Rioja, dice: yo quiero saber qué es lo que piensa el Poder Ejecutivo; desea saber si él va á contratar ó no; si va á hacer esto ó aquello.

¡Pero, señor! El Poder Ejecutivo hará lo que la ley le diga; y como la ley no está votada todavía, no sabemos lo que debe hacer.

Si la ley se vota y se vota en términos que el Poder Ejecutivo crea deber observarla, vendrá con sus observaciones al Congreso. Si el Poder Ejecutivo la promulga, la cumplirá en los términos que el Congreso la vote.

Y por consiguiente, si la Cámara le dice que debe contratar

con tal persona, contratará con tal persona. Si le dice que no, y el Poder Ejecutivo acepta, no contratará con esa persona. Si le dice que saque á licitación, sacará á licitación. Pero es imposible contestar al señor diputado en la forma que él desea.

Ahora, ¿quiere el señor diputado saber cuál será la opinión del Poder Ejecutivo en tales ó cuales casos? Es distinto.

¿Lo podremos hacer ó no, habrá conveniencia ó no? Eso lo veremos. ¿Podremos ó no juzgar los actos pasados? Lo juzgaremos ó no. No es eso del caso.

El señor Diputado por Buenos Aires ha ido un poco lejos, me parece, al decir que no tendremos inconveniente, que estamos prontos á dar explicaciones... Perdóneme...

He manifestado que si alguna explicación quiere el señor diputado, debe formular su pregunta; si la Cámara aprueba su moción, si aprueba la fórmula de las preguntas que haga el señor diputado sobre los antecedentes que quiera tener, el Poder Ejecutivo se hará un honor en contestarle á la Cámara y dar las explicaciones necesarias.

Pero este es un trámite previo, del cual el ministerio no prescinde ni puede prescindir. Yo no puedo venir á decir que estoy pronto á dar explicaciones sobre todo lo que se me quiera preguntar, porque no es correcto, no es práctico, no es parlamentario.

Formule el señor diputado sus preguntas. Si la Cámara encuentra que es conveniente que las haga, las aprobará, y el Poder Ejecutivo, repito, se hará un honor en dar las explicaciones necesarias.

Sr. Alem—¡Yo no sé qué afán de reñir tiene el señor Ministro de Hacienda!

Señor Ministro de Hacienda—¿Afán de qué?

Sr. Alem—El caso no puede ser más sencillo. Si el señor Ministro de Hacienda no se cree habilitado para contestar, puede decir como el señor Ministro del Interior: no me creo habilitado, y pido tiempo para ello. Perfectamente y en paz.

¿Con qué objeto quiere que le formule una interpelación?

Señor Ministro de Hacienda—No pretendo que me formule interpelación.

Sr. Alem—¿Quiere negarse á dar los datos? Niéguese. La Cámara sabrá lo que ha de hacer.

¿Con qué objeto se negaría? ¿Por qué reñir con la Cámara?

Sr. Gómez (F. M.)—Me parece que no es lenguaje parlamentario el del señor diputado.

Sr. Alem—Todos estamos conformes. Todos deseamos conocer la opinión del señor Ministro para votar este artículo, para proponer modificaciones ó no proponerlas, por las proyecciones que el asunto puede tener. ¿Y con qué objeto hacer este debate?

¿Por qué reñir con la Cámara?

Señor Ministro de Hacienda—Permítame el señor diputado que le observe que no creo reñir con la Cámara... Estoy diciendo todo lo contrario; estoy diciendo que si la Cámara resuelve hacer tales ó cuales interrogaciones al Poder Ejecutivo, éste se hará un honor en contestarlas y dar las explicaciones del caso.

Me parece que esto no es reñir.

Ahora, si el señor diputado quiere por sí y ante sí determinar el procedimiento que la Cámara seguirá; si él cree que este es el procedimiento correcto, permítame que le diga que diferimos de opinión; que el Ministerio no deferirá á esa clase de opiniones del señor diputado: deferirá á las opiniones de la Cámara, manifestadas por su votación.

Si la Cámara cree que el señor diputado está en su derecho en hacer las interrogaciones en la forma que las hace, será ese el procedimiento. Pero si ella cree, como cree el Poder Ejecutivo, que las preguntas del señor diputado, por la trascendencia que tienen en este caso, deben ser formuladas y previamente admitidas por la Cámara, y contestadas por el Ministerio, previa consulta, como es natural, lo hará. No me parece que en esto haya motivo de riña.

Sr. Alem—Pero estamos de acuerdo... previa consulta al Poder Ejecutivo, si el señor Ministro no está habilitado para contestar.

Por eso es que propongo que se dé el tiempo necesario.

Sr. Llobet—Entonces formule su pregunta. Concrete su pregunta el señor diputado.

Sr. Demaría—Pido la palabra.

Yo no puedo consentir, como miembro de la Cámara, que se amengüen sus prerrogativas y derechos, dejando pasar en

silencio las palabras del señor Ministro de Hacienda, á nombre del Poder Ejecutivo.

La Cámara—lo dice el texto expreso de la ley, lo dicen los antecedentes constantes, casi diarios—tiene el derecho de llamar á los Ministros del Poder Ejecutivo, y formularles preguntas de toda naturaleza, de pedirles opiniones, informes y todo lo que pueda saber el Poder Ejecutivo sobre el asunto de que se trate.

Otro es el caso á que se refiere el señor Ministro. Ese es el caso en que se formulen preguntas sobre asuntos que no están en el momento á la consideración de la Cámara. Para ese caso hay otro artículo del reglamento, que se ha leído: se formula por escrito la pregunta, y si la Cámara la acepta se pasa al Poder Ejecutivo para que conteste.

Ese es el procedimiento reglamentario, el procedimiento constitucional.

Yo no puedo, repito, oir impasible que se amengüen así los derechos de la Cámara.

Si los miembros del Poder Ejecutivo, por cualquier razón no están habilitados para contestar á las preguntas, pidan plazo, seré el primero en votar; pero no se niegue el derecho de la Cámara!

Señor Ministro de Hacienda — ¡No se lo niego!

Sr. Demaría — ¡Lo acaba de decir el señor Ministro! Ha dicho que es incorrecto, injustificable...

Sr. Ministro de Hacienda—Permítame... Estoy diciendo lo contrario.

He dicho que no se puede interrogar al Ministerio sino previa autorización de la Cámara, que es cosa muy distinta.

Yo no admito que el señor diputado tenga derecho de llamar al Poder Ejecutivo para dirigirle todas las preguntas que se le antoje.

Sr. Demaría—Está en un error el señor Ministro si cree que yo no tengo el derecho de formular al Poder Ejecutivo todas las preguntas que quiera, y que los señores ministros, á nombre de él, deben contestarme.

Sr. Martínez—Siempre que así lo resuelva la Cámara.

Sr. Ferrer—No es posible que cada diputado dirija al Ministerio las preguntas que se le ocurra.

Sr. Demaría—Es que no conocemos el reglamento, señor diputado. Eso es lo que hay. Debemos empezar por aprender el reglamento.

Sr. Ferrer.—Es la Cámara la que debe dirigir las preguntas.

Sr. Demaría.—Está equivocado el señor diputado.

Señor Presidente (agitando la campanilla).—Tengan la bondad los señores diputados de no continuar haciendo uso de la palabra.

Señor Ministro de Hacienda.—Estamos haciendo cuestión de palabras, sobre si lo que se dice es lo que se quiere decir.

Me parece que me he expresado con claridad y no tengo inconveniente en volver á repetir lo que he dicho.

He dicho y he repetido hasta la saciedad que el Poder Ejecutivo se haría un honor en contestar las preguntas que la Cámara le dirigiese.

Si la Cámara aprueba las preguntas que el señor diputado quiere hacer, si las hace suyas, el Poder Ejecutivo contestará y no habrá inconveniente ninguno; pero, si el señor diputado cree que tiene el derecho de hacer llamar al Ministerio aquí y hacerle las preguntas que le parezca, quiera ó no quiera la Cámara, le niego este derecho y disiento de su opinión.

Sr. Demaría.—Puede negar, pero contrariando el reglamento.

Señor Ministro de Hacienda.—Creo que la Cámara es la única que puede aceptar ó desechar las preguntas.

Si habitualmente se contestan por los Ministros las preguntas de los señores diputados, es cuando no hay dificultad, y muchas veces yo mismo lo he hecho con el señor diputado que me está interrumpiendo en este momento; pero este no es el derecho de un diputado, sino el de la Cámara.

Sr. Demaría.—Está equivocado el señor Ministro en este punto; porque si hay algo sabido en el derecho parlamentario, es precisamente esto, que constituye el abecé del derecho parlamentario.

Señor Presidente (agitando la campanilla).—Permítame el señor diputado. No está en discusión el derecho parlamentario, sino una moción.

Sr. Demaría.—Sí, señor; está en discusión.

Señor Presidente.—Desearía, de una vez por todas, dejar establecida la moción del señor diputado Alem, que es lo único que está en discusión.

Sr. Alem.—Habiendo manifestado los señores Ministros que no están habilitados para contestar las preguntas que se les ha dirigido, por no conocer la opinión del señor Presidente de la República, es necesario establecer esa declaración, como fundamento de mi indicación.

Señor Presidente.—Las mociones deben ser concretas y no deben contener considerandos.

Sr. Alem.—Por eso he dicho que contesten si el costo de las obras asciende á la cantidad que fija el proyecto, si creen que todas las obras no costarán más que estos 6.400.000 pesos.

Señor Ministro del Interior—Sí, señor; 6.400.000 pesos. Sobre eso puedo contestar con seguridad al señor diputado. El Poder Ejecutivo no hará contrato alguno sino hasta el límite de esa suma.

Sr. Llobet—Pido la palabra.

Voy á tener que votar en contra de la moción del señor diputado, si no concreta las preguntas que va á dirigir al Poder Ejecutivo. Por una razón muy sencilla: porque si se refieren simplemente á pedir la opinión sobre la práctica de los contratos anteriores y sobre los que vengan, voy á votar en contra, porque creo que no necesitamos de esa opinión para votar este asunto.

Ahora, si se trata de datos para ilustrar el criterio de los señores diputados, á fin de que puedan votar con conciencia, sería el primero en votar por su moción; porque creo que la hace con perfecto derecho, en virtud del derecho parlamentario, según el cual cada diputado puede exigir del Ejecutivo informes, cuando ellos les sean indispensables para votar conscientemente las cuestiones que se le presentan. Porque el Poder Ejecutivo, precisamente por su carácter de administrador, es el que está en condiciones más fáciles y más cómodas para conocer estas cosas, que la misma Cámara. Y en este caso, señor Presidente, justo es suponer que el criterio del Ejecutivo puede ser más ilustrado en el conocimiento del asunto que aquí se debate.

Así es que cualquier diputado puede pedir al Ejecutivo le manifieste su opinión sobre tal ó cual asunto, y deferentemente el Poder Ejecutivo le contestará, si lo cree conveniente; porque si cree que no debe dar contestación, dirá: me la reservo por consideraciones especiales. Y una vez dictada la ley, sabrá lo que debe hacer: ó la vetará, en virtud de la prerrogativa constitucional, ó la cumplirá, si las Cámaras insisten en su sanción.

De manera que no está de más conocer la opinión del Poder Ejecutivo sobre la forma en que se han cumplido los contratos.

Así, pues, si el señor diputado necesita informes para votar en este asunto, concrete las preguntas, que es lo que corresponde.

Por esa razón le pido que las repita, á fin de ponerse en los términos que he indicado. Si sus preguntas son pertinentes y eficaces, yo lo acompañaré; si son líricas ó impulsadas por algún otro propósito que no sea el de sancionar de la mejor manera posible esta ley, yo me opondré.

Sr. Alem—No sé que sea lírico esto, cuando se trata nada menos que de unos cuantos millones de pesos que se pueden economizar.

Pero sea lírico ó no, voy á concretar mis preguntas, para satisfacer á los señores diputados.

Quiero que el señor Ministro del Interior nos manifieste si estas obras que se van á hacer están incluídas en los contratos celebrados con los señores Madero é hijos; si se van á hacer sobre la misma base del contrato primitivo, ó si se cree, por los antecedentes que ha expresado, obligado á contratar con esos señores sobre esas mismas bases, condiciones y precios. Porque esto interesa fundamentalmente al erario de la Nación.

Son estas, más ó menos, las preguntas.

Sr. Llobet—Dos palabras.

Agradezco la deferencia del señor diputado, y, en correspondencia, le diré que voy á votar en contra, porque sus preguntas son, á mi juicio, innecesarias.

Sr. Abella—¿Y la pregunta al señor Ministro de Hacienda y al de la Guerra?

Sr. Alem—Yo había desistido del llamamiento.

Señor Presidente—Pero ¿qué interés tiene el señor diputado que se hagan preguntas á los Ministros, si no se formulan?

Sr. Abella—Se les ha hecho venir, y entiendo que es con algún propósito.

Señor Presidente—Pero no se formulan preguntas.

Sr. Garzón—Pido la palabra.

Es para fundar ligeramente mi voto.

Voy á votar en contra de la moción del señor diputado, por que no necesito absolutamente conocer estos antecedentes para votar el artículo 1º del proyecto que discutimos. Me basta solamente saber que está comprobado por informes de las oficinas técnicas, que se necesitan 6.000.000 y pico de pesos para terminar esas obras, para entonces autorizar al Poder Ejecutivo para que haga el gastos y las termine. La forma, eso lo sabrá el Poder Ejecutivo.

Fundando en eso, voy á votar en contra de la moción del señor diputado.

Sr. Demarchi—Pido la palabra.

Voy á agregar una pregunta para el señor Ministro de Hacienda.

Yo desearía saber si con los fondos que se solicitan se pueden atender todas las obras que requiere el puerto Madero para prestar los servicios á que se destina, incluyendo los desagües, las vías férreas y los terraplenes de todos los pantanos que lo rodean.

Sr. Abella—Es el señor Ministro del Interior á quien debe dirigirse la pregunta.

Sr. Demarchi—Como eso no se hará sino con plata, corresponde muy directamente al señor Ministro de Hacienda.

Sr. Abella—Entonces debe formularse la pregunta sobre si tiene dinero.

Sr. Demarchi—Bien; corresponde á los dos.

Señor Presidente—Sírvase leer el señor Secretario la nueva pregunta.

—Se lee:

Si con los fondos que se solicita se puede hacer todas las obras que faltan para la terminación del puerto de la Capital, incluyendo en ellas las obras de desagüe, líneas férreas y terraplenes.

Señor Presidente—Se votará.

Sr. Llobet—Por partes.

Señor Presidente—Sí, señor, por partes.

Primero, se votará la indicación del señor diputado por la capital.

Sr. García (L.)—Pero antes hay una moción de postergación.

Sr. Rodríguez Jurado—Si se suspende la consideración de este asunto.

Señor Presidente—Está resuelto ya.

Se votará la primera proposición.

Sr. Ceretti—Pido la palabra.

Para el caso de que sea rechazada la moción que se va á votar, hago indicación para que se pase á la orden del día.

—Apoyado.

Señor Presidente—Estamos en ella.

Se vota la proposición del señor diputado por la capital, doctor Alem, y resulta negativa.

Señor Presidente—Ahora la segunda.

—Se vota la proposición del Diputado por Buenos Aires, señor Demarchi y es rechazada.

Señor Presidente—Ahora se tiene forzosamente que pasar á la orden del día con la consideración del artículo 1° del proyecto que está en discusión.

—Se retiran del recinto los señores Ministro de Hacienda y de Guerra y Marina.

Sr. Dávila—Pido la palabra.

Había indicado al discutirse en general este proyecto, que cuando llegase el debate del artículo 1° propondría una cláusula. De eso me voy á ocupar.

Naturalmente, deploro que el debate sobre este artículo se empeñe sin que la Cámara conozca la opinión del Poder Ejecutivo sobre los puntos que el señor diputado por la capital, doctor Alem, había señalado.

Señor Ministro del Interior—¿Me permite? Ha sido un solo punto.

Sr. Dávila—Sobre el único que á mí me interesa, para mi exposición.

Este proyecto, no sé con seguridad si fué redactado por el Poder Ejecutivo ó si fué redactado en el Senado.

Señor Ministro del Interior—En el Senado.

Sr. Dávila—En el Senado me dice el señor Ministro. Y supongo que con la colaboración del Ministerio, ó con su aquiescencia.

Señor Ministro del Interior—Sí, señor.

Sr. Dávila—Por lo tanto, este artículo tiene ya la participación del Poder Ejecutivo en su redacción, de donde se deduce que el Poder Ejecutivo debe tener una opinión á este respecto, en cuanto se refiera á la manera como lo ha de ejecutar.

La ley del año 1882 decía: «Autorízase al Poder Ejecutivo para contratar con don Eduardo Madero é hijos, etc.» En virtud de esa autorización, pudo contratar el Poder Ejecutivo con los señores Madero, sin licitación pública, la construcción del puerto de la capital, hasta el límite de 20.000.000 de pesos. Hoy, señor Presidente, sucede que esos 20.000.000 han desaparecido porque han sido gastados, y se da otra ley, en cuyo artículo 1° se dice: «Autorízase al Poder Ejecutivo para que invierta en la continuación de las obras del puerto 6.400.000 pesos oro».

Ahora bien, como no se nombra persona alguna con la cual el Poder Ejecutivo deba contratar las obras, resulta esta duda, muy fundada para cualquier hombre de derecho: ¿la ley quiere que el Poder Ejecutivo contrate libremente con quien quiera, ó la ley prescribe que el Poder Ejecutivo debe contratar forzosamente con los señores Madero?

Toda obra pública, señor Presidente, según nuestras leyes sobre la materia, cuando no se expresa por la ley respectiva el procedimiento ó mecanismo especial para su construcción, debe ser contratada por licitación pública. La excepción es la designación de la persona, como fué una excepción la designación de la persona en la ley de 1882.

De todo esto deduzco que si el Poder Ejecutivo tiene el propósito de contratar con los señores Madero la construcción de las obras que faltan para completar el puerto, es porque el Poder Ejecntivo se considera vinculado, por razones jurídicas, con los señores Madero; es porque el Poder Ejecutivo considera válidos todos los contratos que ha celebrado fuera ó excedién-

dose del límite de los 20.000.000 del contrato del año 1886. Y entonces yo tengo fundamento para mostrarme perplejo ante esta especie de contradicción.

En efecto: ¿cómo es que el Poder Ejecutivo adhiere á este artículo en la forma que está redactado, con el sentido que estoy insinuando? ¿Cómo es que tiene duda para manifestar al señor diputado por Buenos Aires cuál es su pensamiento, es decir, el pensamiento del Poder Ejecutivo, respecto de la validez de los contratos existentes, llamados extraordinariamente ó fuera de los de 1886?

La Cámara, por inmensa mayoría ha resuelto no tomar conocimiento de las opiniones del Poder Ejecutivo sobre el artículo. De esas opiniones, que en este caso son verdaderos informes, porque la Cámara se informa del autor del proyecto y más cuando es el Poder Ejecutivo sobre cuál es el alcance, cuál es el sentido de sus cláusulas. Con esto no penetra en el fuero de las intenciones, absolutamente. Con esto trata simplemente de informarse, de ilustrarse, respecto de los fundamentos que militan en la mente del Poder Ejecutivo, en la mente del autor del proyecto para presentarlo á la consideración del Congreso.

Yo sostengo, en oposición al miembro informante de la Comisión y en oposición á las opiniones personales que vertió hace un rato el señor Ministro del Interior, que todos los contratos ejecutados fuera del de 1886 excediendo el límite de 20.000.000 de pesos, son absolutamente nulos, en cuanto no ligan á la Nación.

Es un principio inconcuso, que no se discute por lo tanto que el Poder Ejecutivo obliga á la Nación con sus actos y contratos, en cuanto el Poder Ejecutivo está autorizado por la Constitución y las leyes del país para hacerlo.

El Poder Ejecutivo obliga legítimamente á la Nación de 1 á 20.000.000 de pesos, tratándose del contrato que está en su discusión. ¿Por qué? Porque la ley autorizó á contratar las obras con los señores Madero hasta ese límite. Hayan sido acertados ó no sus actos, hayan sido acertados ó no los planos primitivos, el hecho es que el Poder Ejecutivo giró dentro del radio de sus atribuciones y obligó á la Nación; pero mas allá del límite de 20.000.000, no tiene derecho el Poder Ejecutivo para disponer de dineros que el Congreso no ha votado. Creo

que estas cosas no se discuten. Todo acto del Poder Ejecutivo disponiendo de los fondos del Estado sin estar autorizado por la ley, carece de valor, en cuanto no se considera como obligación del Estado.

El señor Ministro decía que aún tenía dudas sobre si la ley autoritativa de 1882 es una ley que limita de una manera absoluta á 20.000.000 la autorización; porque él dice que en ninguna parte la ley señala que no debe gastarse más. Pero yo entiendo que cuando una ley dice: autorízase á gastar hasta tanto, quiere decir que no se autoriza á gastar más que eso. Pero el mismo Poder Ejecutivo me evita la tarea de darme cuenta del propósito á que me estoy refiriendo, porque existe un decreto del Poder Ejecutivo, de Abril de 1893, en el que, después de considerandos acertados, en que se pasa en revisión todo el debate de la cuestión puerto en el Congreso y fuera de él, decía: «El Presidente de la República decreta: Declárase como máximum de costo para las obras del puerto de la capital autorizadas por ley de 27 de Octubre de 1882, la cantidad de 20.000.000 de pesos en obligaciones del puerto, calculadas á este efecto al precio que tenían en Londres en la fecha de la ley los fondos argentinos de la misma renta y amortización. Comuníquese, etc.»

Luego es el mismo Poder Ejecutivo el que ha declarado solemnemente que su autorización no excede de un peso sobre los 20.000.000 autorizados por la ley. Y conste, señor Presidente, que á la fecha en que este decreto fué dictado, se había agotado ya con las obras previstas en el año 1886, más ó menos, por valor de 17.000.000 de pesos y se había contratado, como obras extraordinarias, por valor de 14 ó 15 millones.

Creo que estos 25.000.000 de pesos que se llevaban gastados ya en aquella época estaban contratados; y, en presencia de todos estos actos del Poder Ejecutivo de épocas anteriores á aquella en que fué dictado este decreto, en presencia de todo eso, repito, el Presidente Sáenz Peña y su Ministro Escalante declararon limitada á 20.000.000 de pesos la facultad de disponer el Poder Ejecutivo de dineros del estado.

Se ha dicho por el señor miembro informante, y también por el señor Ministro del Interior, que el Congreso recibió la Memoria especial del Poder Ejecutivo el años 1891, sobre las

obras del puerto de la capital (trabajo que conozco con prolijidad), en donde se hacía la historia, no completa ni exacta, á mi juicio, de la tramitación de las obras á ejecutarse; que el hecho de que el Congreso no respondió por ningún acto legislativo á las manifestaciones contenidas en aquella Memoria especial, implica el reconocimiento implícito, claro, terminante del Congreso en el sentido de continuar las obras en la forma en que se hacían según el contrato del año 1886; y, reforzando este argumento, se ha agregado: después de ese decreto del Poder Ejecutivo, de 1893, cuya conclusión acabo de leer, el Congreso ha votado anualmente, en el presupuesto, sumas de dinero para la continuación de las obras; luego, el Congreso implícitamente ha aprobado los actos del Poder Ejecutivo en violación de la ley de 1882.

Yo desconozco, señor Presidente, en el lenguaje del derecho, estas aprobaciones, estas autorizaciones implícitas.

Los congresos no legislan, no resuelven, no expresan su voluntad callando; expresan su voluntad hablando, votando, bajo el procedimiento que establece la Constitución; los proyestos deben pasar por ambas Cámaras, y tener el decreto de cúmplase del Poder Ejecutivo, para que sean ley, y mucho más cuando se trata de disponer de los dineros públicos.

Los dineros públicos, por millones, como se ha dispuesto y se dispone, no se gastan por silencios del Congreso, por interpretación de los silencios del Congreso, de las omisiones del Congreso.

No, señor Presidente; cuando el Congreso calla, no dice nada; cuando el Congreso recibe un documento en que se le da cuenta de que se ha gastado dinero y el Congreso no se produce al respecto, el Congreso no ha dicho nada; no ha dicho si se ha gastado bien ó mal; no ha dicho: siga gastándose lo mismo.

Desconozco, señor Presidente, en el lenguaje constitucional, la argumentación de que acabo de darme cuenta.

Ahora, suponiendo (hipótesis que establezco con el único objeto de dar ilación á la exposición, al examen crítico que hago de este asunto), suponiendo que el Congreso hubiera querido autorizar un gasto mayor de 20.000.000 de pesos mediante esas asignaciones anuales en el presupuesto, yo pregunto:

¿quiere decir eso que el Poder Ejecutivo quedaba autorizado para continuar gastando, contratando de una manera especial con el señor Madero?

Pero, no, señor Presidente: si el Congreso daba fondos que excedieran de los 20.000.000 de pesos, y si el Poder Ejecutivo tiene declarado en el decreto que acabo de leer que el gasto máximo será de 20.000.000 de pesos, todo lo que el Poder Ejecutivo sea autorizado sobre esa cantidad debió contratarlo como manda la ley de Obras Públicas; debió contratarlo por licitación; debió hacer nuevos contratos; porque al Poder Ejecutivo le está vedado, absolutamente vedado, celebrar contratos, ni siquiera para un puente cuyo importe sea de diez mil pesos, sin licitación pública, salvo que la ley, de una manera especial establezca que el Poder Ejecutivo lo hará, contratando con Fulano ó que lo hará por Administración. La simple y llana autorización de gastar dinero para una obra pública, sin mayores expresiones, significa el deber de sacarla á licitación. Por consiguiente, todo el dinero que el Congreso votó sobre los 20.000.000 de pesos oro debió ser invertido por licitación y no por contratos particulares con la Empresa.

Creo que es un principio de derecho, que no se discute tampoco, que aquel que contrata, á sabiendas, con una persona incapaz para obligar el peculio del que ha de pagar, lo hace á su riesgo y peligro. El que contrata con el Estado, de beconocer las leyes y la Constitución del país, y por consiguiente, la extensión de las facultades de que dispone para contratar el Poder público; y si se equivoca, suya es la culpa.

Si los señores Madero han contratado con el Poder Ejecutivo á sabiendas de que no se encontraba autorizado por ley para obligar al Estado, los señores Madero no tienen acción para reclamar daños y perjuicios contra el Estado; la tendrán contra los miembros del Poder Ejecutivo que subcribieron aquellos actos; de ninguna manera, repito, contra el Estado, porque éste sólo se obliga en virtud de leyes del Congreso.

Yo, señor Presidente, no hago objeción á que las obras se hagan por los mismos empresarios; no tengo, á pesar de que se me atribuye lo contrario, ideas contra ellos de ningún género; yo no discuto sino los intereses generales. No he de tener inconveniente, pues, en que los señores Madero, que han comen-

zado la construcción del puerto, sean ellos los que lo concluyan; pero debo velar como ciudadano y como diputado, en mi ciencia y conciencia, por los dineros de la Nación.

Si hay una cantidad considerable de obras á hacerse todavía que están fuera de las obligaciones perentorias y legítimas de los contratos entre la Nación y el señor Madero, yo digo que esas obras deben ser ejecutadas con arreglo á los precios actuales de plaza, y no con arreglo á los precios de diez años atrás.

Para todas las obras contratadas con los señores Madero, y que están comprendidas en el contrato, démosles fondos para que las continúen, hasta su terminación, cualquiera que fuere su cantidad. Esas obras pueden ser fácilmente determinadas porque constan en los diques, constan en los muros y constan en el canal exterior; pero las obras no comprendidas en ese contrato, y cuya autorización recién vamos á dar ahora, con toda libertad, sin vinculaciones con ningún interés privado, ¿porqué no han de ser hechas con arreglo á los precios actuales, á los precios corrientes en plaza?

Los precios corrientes en plaza son infinitamentes inferiores, considerablemente inferiores á los precios unitarios del año 86.

¿Acaso estaríamos obligados dentro de diez años á que toda obra que tengamos que hacer en el puerto deba ser hecha por los mismos empresarios y á los precios del año 86? De ninguna manera.

No es un acto de hostilidad á la Empresa, es un acto de legítima defensa del Tesoro del Estado.

No creo que haya en esta Cámara persona alguna que niegue que los precios corrientes hoy son considerablemente inferiores á los precios del año 86.

El señor Ministro, que tiene á sus órdenes el Departamento de Obras Públicas, que ha estudiado este asunto, prestándole su inteligente atención, estará más habilitado que yo para decir á la Cámara cuáles son los precios corrientes para las construcciones que deben hacerse en el puerto, con relación á los precios unitarios del contrato concluído en 1886.

Si el señor Ministro tiene la deferencia de darnos los informes que al respecto tenga, aunque no sean muy precisos, porque serán de memoria, por lo menos sus impresiones al respecto, se lo estimaría en sumo grado, antes de continuar.

Sr. Ministro del Interior—No tengo inconveniente en dar las explicaciones que pide el señor diputado, aunque hubiera deseado que me hubiera dado un poco más de amplitud para extenderme sobre ellas.

Sr. Dávila—Toda la que quiera el señor Ministro.

Señor Ministro del Interior—...pero su pregunta es tan concreta, que tendré mucho gusto en contestarla ahora mismo.

Efectivamente, los informes del Departamento de Obras Públicas son, á este respecto, inequívocos.

El señor Madero contrató todos estos precios unitarios, en cuya confección ó, mejor dicho, en cuya enumeración intervinieron las personas más competentes del país, entendiéndose que era una negociación equitativa entre el Estado y los señores Madero.

Ese contrato se hacía cuando el oro estaba á la par del papel. Después el oro ha subido demasiado, el papel ha bajado, y efectivamente, puedo asegurar que casi la diferencia entre el oro y el papel será la de los precios; esto es, cuando menos, dice la Oficina de Ingenieros, puede tomarse como un 100 por 100 la utilidad del señor Madero, en este caso.

Ahora tendría que observarle al señor diputado, que no recuerdo bien el cambio del oro en las diferentes épocas en que el Poder Ejecutivo ha autorizado y contratado las obras nuevas con el señor Madero.

No puedo decirle, en cada caso, cuál sería la diferencia; pero es evidente que la diferencia de hoy es muy grande.

¿Es eso lo que quería saber el señor diputado?

Sr. Dávila—Sí, señor.

Se ve, pues, señor Presidente, por la autorizada palabra del representante del Poder Ejecutivo, que los precios actuales de plaza, según la opinión del Departamento de Obras Públicas, están en relación de 100 por 100 más bajos que los precios unitarios contratados con el señor Madero el año 86.

Véase, señor Presidente, si vale la pena, cuando se trata de autorizar por esta ley un gasto de 4.000.000, que están fuera del contrato, y por consiguiente, de las obligaciones del Estado, nos preocupemos de obligar á la Nación con arreglo á los precios corrientes, es decir, de 100 por ciento menos de lo que se haría sin esta precaución.

Algunos señores diputados, accidentalmente, en el curso de la discusión, han insinuado que acaso en las obras por hacerse los empresarios se indemnicen de las pérdidas que hayan sufrido con anterioridad, y que entonces haya una razón de equidad para conservar estos precios en su favor.

Pero, señor, las obras comenzaron el año 1887. Los precios eran buenos para los empresarios, porque el Poder Ejecutivo aceptó los que ellos le propusieron. Porque esta es la verdad: se puede ver que el Poder Ejecutivo hacía confianza completa en los ingenieros; y se puede ver en las actas de las sesiones que se celebraron en cuatro ó cinco noches consecutivas para discutir los precios unitarios, cuánta confianza se tenía en aquellos ingenieros y en el constructor, y cuánta deferencia tuvo el Poder Ejecutivo con ellos.

El año 89 comenzó á depreciarse el papel, y cuanto más se depreciaba, más ventajosos eran los precios unitarios para los empresarios. El año 90 el oro llegó á 300, 400 y 450 en días excepcionales, y el hecho es que lleva seis años de depreciación el papel, y la depreciación del papel al grado en que se encuentra—lo acaba de decir á la Cámara el señor Ministro—importa el ciento por ciento en favor de los empresarios con relación á los precios unitarios; así es que están más que compensados los perjuicios que hayan podido sufrir.

En hora buena que los empresarios concluyan las obras, pero que las concluyan como cualquier otro empresario de obras públicas, ya sea de ferrocarriles, de puentes ó de cualquier otra cosa, según los presupuestos actuales, y que no haya privilegios para determinadas empresas.

Era interesante conocer la opinión del Poder Ejecutivo, como decía el señor diputado por Buenos Aires, y por no prolongar la discusión no quise intervenir en los últimos trances de ella.

Era interesante, digo, conocer la opinión del Poder Ejecutivo sobre este punto; opinión que ha debido ser tomada en consulta con sus asesores letrados, para que la Cámara pudiera votar con confianza una economía de 4 ó 5.000.000 de pesos papel. ¿Por qué? Porque si el Poder Ejecutivo considera, después de consultar la opinión de sus letrados, de sus jurisconsultos, que no está la Nación obligada á los contra-

tos celebrados sin autorización legal del Poder Legislativo, nosotros estaremos en completa libertad de decir: autorízase al Poder Ejecutivo para gastar tal suma hasta la conclusión de las obras, pudiendo celebrar nuevos contratos.

Yo tengo esa opinión y la voy á proponer á la Cámara; y creo que si el Poder Ejecutivo nos trajese su parecer al respecto, ningún diputado tendría escrúpulos para votar.

Yo pregunto á los señores diputados, representantes del país que se sientan en estas bancas, si han votado ellos un peso más arriba de los 20.000.000 del compromiso que el Poder Ejecutivo contrajo con los señores Madero é hijos. Absolutamente, no!

Entonces, si no está ligado su voto á ninguna ley del país, ¿con qué derecho se les puede limitar su albedrío en virtud de obligaciones contraídas ilegítimamente fuera del Congreso; con qué derecho se les obligaría á que voten que las obras nuevas que deben construirse hoy se hagan con arreglo á las bases y precios de 1886?

Voy á concluir, señor Presidente, presentando una fórmula como inciso del artículo 1º.

—Sírvase tomar nota, señor Secretario.

«Las obras no comprendidas en el contrato celebrado con los señores Maderos é hijos en 1886, serán contratadas por el Poder Ejecutivo con los mismos señores, ó por licitación, de acuerdo con los presupuestos y pliegos de condiciones que al efecto formulará el Consejo de Obras públicas».

Voy á terminar, señor Presidente.

Al comenzar la sesión, la Cámara resolvió no tomar en cuenta una presentación que se le hizo relativamente á estas obras. Esa fué su voluntad, se negó á darle tramitación... yo la respeto. Pero, señor Presidente, el voto negativo de la Cámara para que el asunto siga la tramitación parlamentaria, no le quita la fuerza que tiene el hecho de que bajo la firma de una empresa que ha realizado obras públicas en el país, bien ó mal, análogas á la que se trata, que como es público y notorio, en el puerto de La Plata tiene materiales suficientes para hacerse cargo de las obras, proponga una reducción, una economía de 1.400.000 pesos oro en un gasto que es relativamente pequeño con relación á esa suma diferencial; es cuando

menos un antecedente que la Cámara debe tener en cuenta. Es un informe que ha recibido del mercado, de que ahí, en plaza, hay comerciantes que encuentran espléndido negocio hacer estas mismas obras por un 25 % menos de lo presupuesto.

Y yo creo, señor Presidente, que aun en el caso que la Cámara hubiera querido tomar en consideración este asunto, es claro que no habría autorizado un exceso de gasto de 25 %, cuando el señor Ministro nos informa que la generalidad de los precios son un ciento por ciento más elevados que los corrientes en plaza.

Señor Ministro del Interior—Según informes del Departamento de Ingenieros.

Sr. Dávila—Informes del Departamento de Ingenieros que no pueden ser más autorizados para la Cámara.

Tengo, señor Presidente, otro eco del Poder Ejecutivo en favor de las doctrinas y fórmulas que presento. Me he informado de que el Poder Ejecutivo actual ha instado el despacho del proyecto del Poder Ejecutivo del año 1893, firmado por el señor diputado Demaría cuando era Ministro de Hacienda, al que hice referencia en la discusión en general, por el cual se le autorizaba á gastar 1.200.000 pesos nacionales en la construcción de tres depósitos fiscales, los que por los precios unitarios del señor Madero resultarían por 1.100.000 pesos oro. Es decir, lo que en un caso sería en moneda corriente, en el otro sería en oro.

Se dirá que el Poder Ejecutivo actual ha abandonando aquel proyecto, que fué aceptado por un decreto dictado de acuerdo con la disposición de Abril, cuyo texto he leído hace un momento. Pero no, señor; el Poder Ejecutivo no ha abandonado la idea; el Poder Ejecutivo la sostiene.

Se me ha informado que á la Comisión de Obras públicas de esta Cámara, y en el presente período de sesiones, ha llegado una instancia del señor Ministro de Hacienda, doctor Romero, para que le despache ese proyecto que se encuentra á su estudio.

Siendo un antecedente, y siendo un hecho parlamentario, puesto que se trata de relaciones entre un Ministro y una Comisión, creo que es un testimonio que pudo presentar á la consideración de la Cámara sin faltar á ninguna prescripción reglamentaria.

Entonces, pues, tenemos por un lado las vacilaciones del espíritu del señor Ministro del Interior respecto de la solidez de las obligaciones y de los derechos del señor Madero en cuanto se refiere á las obras llamadas extraordinarias; por otra, las consideraciones de derecho que he tenido el honor de presentar, muy ligeramente, á la consideración de la Cámara; y tenemos además esta opinión, implícitamente manifestada, del señor Ministro de Hacienda, cuando pide aquel proyecto que le autoriza para contratar por licitación pública tres depósitos sobre los diques, cuyos depósitos pretenden los señores Madero estar comprendidos en su contrato.

Creo que esa gestión del señor Ministro de Hacienda implica que el Poder Ejecutivo, á juicio del señor Ministro, no se encuentra vinculado á las obligaciones que los señores Madero pretenden.

Estas consideraciones generales, señor Presidente, me inducen á presentar á la consideración de la Cámara la cláusula que he dictado hace un momento; y con lo dicho me basta, por ahora, para disculparme del tiempo que le he tomado, sin perjuicio de que, según cuál sea la argumentación que en contra se me oponga, vuelva á molestarla en defensa de mis ideas.

Señor Ministro del Interior—Pido la palabra.

No entra en mis propósitos, señor Presidente, discutir los actos del pasado; pero sí conviene á mi lealtad decir que, leyendo con despreocupación la ley del Congreso dictada en 1882, que autorizaba la construcción del puerto, puede formarse un criterio distinto del que ha tenido últimamente el Poder Ejecutivo, cuando se ha tratado de venir á pedir nuevos fondos para continuar las obras.

Efectivamente, el contrato autorizaba á hacer un puerto, y señalaba la cantidad que podía invertirse; pero desde el artículo 1° se vacilaba á este respecto.

En el artículo 1° se decía: «Autorízase al Poder Ejecutivo para contratar con don Eduardo Madero la construcción, en la ribera de la ciudad de Buenos Aires, comprendida entre la usina del gas al Norte y boca del Riachelo al Sur, de diques y almacenes de depósitos para la importación de mercaderías, con los canales de entrada necesarios, sujetándose á la siguientes disposiciones: 1° Las obras se ejecutarán bajo la base de

los planos presentados por don Eduardo Madero, *con las modificaciones que su estudio definitivo aconseje*».

Se ha observado, señor Presidente, que no se pueden admitir estudios definitivos ni modificaciones sin aumentar el costo; y en el Senado se dijo, á mi juicio con mucha razón, que cuando se había contratado una dársena de 100 metros y se hacía una de 180, no podía suponerse que el Poder Ejecutivo no estaba autorizado y que no debía pagar los 80 metros que se aumentaban al contrato primitivo.

Este argumento que hago respecto á la dársena, se ha hecho también respecto á todo lo efectuado en el puerto.

Allí, en el Senado, se explicó y se demostró cómo hasta los almacenes que estaban en el contrato del puerto y en la ley, se habían calculado mal, porque no se había tenido en cuenta los depósitos para guardar los líquidos; y después el movimiento del puerto vino á demostrar que era necesario proceder á su ensanche.

Ultimamente—puedo dar este dato—conversando con funcionarios públicos, entre ellos con el señor Ministro de Hacienda, me dijo: hay tanta necesidad de almacenes, que un 60 % de las cargas de la Aduana han tenido que pasar en depósito á los almacenes de las Catalinas.

Se explica, entonces, que, en vista de estas necesidades que hacían presente las oficinas públicas y los empleados de alta jerarquía de la Administración, el Poder Ejecutivo creyera que era necesario aumentar esas obras, de acuerdo con las palabras mismas de la ley, haciendo los estudios definitivos, tomando los informes del caso, sin pretender, naturalmente, dejar de aumentar el costo de las mismas.

En cuanto á que no debía de exceder el contrato y las obras á hacerse de los 20.000.000, lo he buscado con imparcialidad y minuciosidad, y no he podido encontrar el artículo de la ley que tal cosa disponga.

Sr. Cantón—No existe.

Señor Ministro del Interior—Por otra parte, es necesario interpretar con sinceridad todos estos antecedentes, porque puede una persona equivocarse por los términos equívocos puestos ligeramente en las leyes.

Los decretos á que me he referido anteriormente, contra-

dictorios entre sí, motivaron un informe de una persona que no podía tener parcialidad ninguna, cuyo ilustrado criterio todos apreciamos, la que sin embargo se expresaba en sentido distinto al del señor diputado por La Rioja.

El señor Kier dijo: «Hay una equivocación en creer que sólo se han votado 20.000.000 de pesos para las obras; porque á más de los 20.000.000 se han afectado los terrenos que resulten á favor del Estado, como consecuencia de las obras del puerto». Y, á su juicio, avaluando esos terrenos en 15.000.000 de pesos, él creía—y así lo manifestó en su iluminoso informe—que estaba autorizado el Estado para invertir hasta 35.000.000 de pesos.

La duda ha sido tanta, que dos Ministros, el señor Anchorena y el señor Escalante, han pensado de distinta manera en treinta días, me parece, que es la diferencia de tiempo entre uno y otro decreto.

El uno opinaba que no se podían ampliar, sin votarse los fondos por el Congreso, y el otro entendía pasarse de los 20.000.000.

No es posible, pues, formar una opinión decisiva como para decir: estos han procedido bien, aquéllos han procedido mal.

Y á propósito de los sanciones implícitas de que hablaba el señor diputado, es conveniente tener presente que todos esos procedimientos que él señalaba á la ley para que ella tuviera su verdadera validez, se han observado en este caso.

El proyecto de presupuesto ha sido mandado por el Poder Ejecutivo, se ha discutido en esta Cámara, ha pasado al Senado y ha tenido la sanción definitiva del Honorable Congreso.

Por consiguiente, no se trata de una sanción implícita sino de cantidades votadas en vista de una necesidad manifestada por el Poder Ejecutivo en un mensaje en que daba cuenta al Congreso de todos sus procederes. El Congreso votó los fondos, se promulgó la ley por el Poder Ejecutivo y entonces el gobierno dijo: como se ha votado en un año 2.500.000 pesos y otros 2.500.000 en el año subsiguiente, estoy autorizado á gastar cinco millones más en estas obras.

Tan es así, señor Presidente, que el actual Gobierno se encontró enfrente de la misma dificultad; tomó el presupuesto y vió que había 100.000 pesos mensuales para este gasto.

¿Debía hacerse eso así, ó no?

Aquí principió la cuestión.

Los empresarios dijeron que se faltaba á los compromisos que ellos habían contraído con los subcontratistas, puesto que se limitaba el trabajo á una cantidad que era infinitamente menor á aquella que se habían comprometido á hacer y á dar á los subcontratistas, por lo que se reclamarían los perjuicios.

Durante dos meses hicieron cuestión para que se les autorizara hacer las obras.

El Poder Ejecutivo fué inflexible y creyó que debía venir á pedir esos fondos para la ampliación de las obras, como lo hizo. El Poder Ejecutivo se limitó á eso, y aunque recibió una propuesta en forma, de los empresarios, no la tomó en cuenta, y solamente se gastó la cantidad votada por el Congreso.

Ahora viene la cuestión.

¿Es posible que estas obras continúen en el estado en que se encuentran, y que en vez de prestar todos sus servicios y de producir toda la renta que deben producir, estén convertidas en ese montón de escombros que se presenta en la ribera?

De ninguna manera.

La bondad de las obras había sido reconocida; la bondad de las mismas había sido proclamada por todos los gremios comerciales de Buenos Aires, y á la Nación le habían dado renta crecida que formaba parte de su haber.

Se ha reconocido en el Honorable Senado, unánimemente, la necesidad de la continuación de estas obras.

¿Qué hacer en este caso?

Lo que el Poder Ejecutivo hizo fué mandar un mensaje sin formular proyecto para dejar libertad á las Comisiones, á fin de que esforzaran su celo y obtuvieran ventajas de los señores Madero é hijos.

Desgraciadamente no se ha obtenido sino aquella que he dejado señalada. Hubiera sido de desear que estos caballeros hubieran sido más abiertos en favor del Estado; pero el Gobierno no puede ir á decirle que desconoce los actos de sus antecesores, por el hecho de que ellos habían dicho que los diques debían ser hechos, según el contrato, por los señores Madero é hijos, de acuerdo con las facultades conferidas por el artículo 1°.

Por consiguiente, señor Presidente, el Gobierno se encontró con que todas las obras verificadas en el puerto Madero han tenido su origen y su explicación en la misma ley que las sancionó; y que, por lo tanto, no puede decirse que aquello fué caprichoso de su parte.

El Poder Ejecutivo entonces pasó un mensaje al Senado diciendo, como he dicho antes, que tal vez sería conveniente buscar los medios de arreglar por licitación la parte no contratada de las obras. Pero ya se sabe lo que ha ocurrido al respecto.

En ese caso, ¿qué puede hacerse? Lo único que hay que hacer es lo que dice la ley de Obras públicas: rescindir los contratos celebrados por el Poder Ejecutivo.

Y esto ¿á qué habría conducido? A lo que la misma ley ha señalado: á pagar indemnizaciones á los empresarios cuyos contratos fueran rescindidos.

¿Y cuáles son esas indemnizaciones? Exactamente las utilidades que por la ley los empresarios hubieran tenido si hubiesen continuado las obras.

De donde resultó que no había salida para el Estado. En este caso no había otro camino que tomar que este que he señalado. El Poder Ejecutivo lo tomó y lo sostuvo con algunas modificaciones que se expresan en el *Diario de Sesiones* de entonces.

Ahora se pregunta también si estas serán las obras totales del puerto, y la cantidad definitiva que se gastará en ellas.

No puede decirse que en ninguno de los edificios ni de las obras públicas de la Nación no haya que gastar algo más en adelante; pero sí puedo asegurar á la Cámara que el contrato que se haga será perfectamente claro, establecerá que todo lo que se ha reputado hasta ahora necesario para el puerto y que se complementa con la planilla que se ha pasado en el expediente respectivo, se ejecutará fielmente y que no quedará cláusula alguna para que en adelante sea posible interpretar esto como que importa continuar el contrato Madero en las condiciones que están establecidas.

Por informes de otra naturaleza, que también merecen respeto, las aseveraciones del Departamento de Ingenieros no pueden reputarse infalibles, porque personas muy serias y

muy distinguidas me han dicho que había ciertas prevenciones en estos actos, ciertas ideas preconcebidas que hacían suponer una utilidad mucho mayor de la que existía en realidad.

Puede ser, señor Presidente; pero de todas esas conversaciones queda esta impresión todavía: que hay mucha utilidad por razón de la baja de la moneda producida en estos últimos tiempos.

Las nuevas obras que se presentan ahora, como que no han sido previstas ni en la ley ni el contrato celebrado por el Poder Ejecutivo, son las de los depósitos; y eso está bien salvado en el proyecto de ley: se sacarán á licitación ó se contratarán con los señores Madero, según convenga á los intereses del Estado, y yo creo que la Cámara debe apoyar esa licitación, porque siempre será una arma poderosa en poder del Ejecutivo y podrá ocurrir á la licitación pública siempre que la obtenga en condiciones favorables para el Estado en lo relativo al precio á señalarse á esas nuevas obras.

He dicho.

Sr. Demarchi.—Pido la palabra.

Voy á molestar por muy breves instantes la atención de la Honorable Cámara, porque deseo dejar constancia de las razones de mi voto y del apoyo que voy á prestar á la moción hecha por el señor diputado Dávila.

No voy á analizar ni á discutir todo lo que ha pasado, con lo que no estoy conforme, porque creo que no es la oportunidad de discutirlo; y sólo voy á ponerme en esta situación: voy á creer que lo que se ha hecho en este asunto del puerto Madero, lo que se ha contratado, se ha hecho y se ha contratado bien; de manera que sobre esto ya no voy á hablar.

Pero sí creo que todo lo que votemos tenemos el deber de estudiarlo, de ver lo que va á importar para el Tesoro nacional.

Me causó una impresión bastante desagradable que la gran mayoría de la Cámara no hubiera comprendido á dónde podían ir mis preguntas, al desear conocer oficialmente si con el dinero que se solicitaba se iban á poder hacer todas las obras necesarias en el puerto.

Si yo hacía esta pregunta, señor Presidente, era por dos razones.

El señor Ministro del Interior manifestó en esta misma

sesión que la cantidad presupuesta era el costo total de las obras.

Indudablemente que el señor Ministro no ha podido referirse entonces á otras obras que son indispensables, porque si las hubiera tenido en cuenta, como más adelante demostraré, no hubiera podido afirmar que con los 6.400.000 pesos oro se iban á hacer todas las obras que el puerto Madero va á requerir indispensablemente.

Señor: como he dicho al principiar, no voy á averiguar si la empresa Madero debe hacer tales ó cuales obras, ni por qué precio deben hacerlas; no voy á entrar en esos detalles; pero sí voy á recordar á la Cámara la necesidad que hay de que esas obras que están comprendidas en el contrato Madero sean ejecutadas.

En primer lugar, para que el puerto preste los servicios que está llamado á prestar, no basta que los muelles estén bien construídos (que indudablemente lo están, no puede negarse), sino que es necesario que los terrenos de acceso estén en condiciones de hacer posible el tráfico y de proporcionar todas aquellas comodidades que se necesitan para que se puedan establecer á lo largo de los diques los depósitos y todas aquellas construcciones que conviene que estén inmediatas al puerto. Indudablemente que sin eso no habremos llenado las necesidades más apremiantes para que el puerto preste los verdaderos servicios que está llamado á prestar.

Uno de estos puntos es la construcción de los perímetros de las manzanas.

Si bien es cierto que estos gastos que tiene que hacer el Poder Ejecutivo los recuperará más adelante, por lo pronto será un desembolso inmediato que tendrá que hacer y que no está comprendido en el importe de los 6.400.000 pesos oro. Y en prueba de ello, podría dar lectura á los detalles á que se refiere ese aumento, y vería la Cámara que lo que digo es exacto.

Por otra parte, voy á indicar otro gasto: el de terraplenamiento.

No es solamente necesario que estos terrenos sean útiles para el comercio, sino también es necesario que no queden esos pantanos tan inmediatos á la ciudad.

He ahí, pues, bajo estos dos puntos de vista, cómo esas obras son indispensables.

Se me dirá que con las excavaciones que se van á practicar se podrá hacer ese terraplenamiento.

Creo que el que eso diga padece un error, porque los datos, confirmados por el Departamento de Ingenieros, demuestran numéricamente que, aun ejecutando todas las excavaciones que hay que hacer en el puerto, incluyendo en ellas todo lo que se pueda sacar del dragado del canal norte, todavía van á faltar muchos millones de metros cúbicos de tierra (como cinco millones).

Hay que tener en cuenta, pues, que para hacer este terraplanamiento se va á requerir un nuevo gasto. La Cámara puede apreciar más ó menos á cuánto puede ascender cuando recuerde lo que ha costado el terraplenamiento hecho por la empresa Madero, que fué á razón de treinta y un centavos oro, creo, el metro cúbico.

De ahí puede juzgar á qué suma puede ascender eso.

Pero es que hay que tener en cuenta otras obras que, si hasta hoy no se han proyectado, es muy posible que en adelante lleguen á preyectarse, como esta, por ejemplo: la construcción de un malecón para las dos entradas que va á tener el puerto.

Como se ve, con los 6.400.000 pesos oro de que se trata, no se va á hacer sino una parte de los gastos que requerirán las obras del puerto.

No recuerdo si he hecho mención de los desagües; pero ellos importan cerca de 1.000.000 de pesos oro.

Sr García (L.)—Un teatro, también!

¿Qué tienen que hacer con el puerto las obras de salubridad?

Sr. Demarchi — Esa observación puede hacerla después el señor diputado.

Sr. García (L.)—El señor diputado está dando por sentado lo que dice, como cosa resuelta por una capacidad técnica, y no hay tal; nadie ha sostenido la necesidad de ese terraplenamiento de que habla; al contrario!

Sr. Demarchi—Esa es la opinión técnica del señor diputado.

De manera que es necesario tener presente esto, que indis-

pensablente va á ser necesario; y teniendo en cuenta, por otra parte, que no es posible hacer economías sobre el gasto proyectado, yo creo que hay doble razón para tratar de conseguir lo que se propone el señor diputado por La Rioja, con lo que se podrá atender, si no á todo el importe de estas obras, por lo menos á una parte.

Por estas razones voy á votar por la modificación propuesta.

Señor Ministro del Interior.—Pido la palabra.

No quiero dejar á la Cámara mal impresionada por las palabras que acaba de pronunciar el distinguido señor diputado Demarchi.

El está equivocado en creer que todas esas obras que ha señalado son complementarias del puerto, ni que tengan relación alguna con el contrato Madero.

Sr. Demarchi—Yo no he dicho eso.

Señor Ministro del Interior—Se deduce de sus palabras.

Sr. Demarchi—No.

He hecho esta salvedad: cuando se propuso la construcción de un puerto. *No he dicho: cuando se ha hecho el contrato con Madero.*

Cuando se puso alguna restricción al proyecto, se dijo esto y muchas otras cosas más: que iba á haber allí un barrio marítimo... hasta túneles iba á hacerse, para las comunicaciones del puerto.

Señor Ministro del Interior—Una de las cláusulas que se pondrá en el contrato que se haga para estas obras, será «precisamente la de quedar terminado para siempre el contrato con Madero é hijos,» una vez que se hagan estas obras contratadas por el Poder Ejecutivo.

Sr. Demarchi—Pero, ¿nada de terraplenamiento?

Señor Ministro del Interior—Nada de otra cosa.

La cuestión de aguas, debo decirlo á la Cámara por si hay algunos señores diputados que no la conocen, ha sido salvada ya. Todos esos depósitos que se llenan de agua, que son verdaderas lagunas pontinas, van á desaparecer pronto: se han seguido las obras hasta la calle Méjico, y se construyen con toda rapidez. Yo mismo he estado allí hace pocos días, y he visto la actividad con que la obra se lleva á cabo.

El presupuesto y plano de las obras han sido presentados

por las oficinas de las Obras de Salubridad; han sido aceptados y actualmente hay un contrato por valor de setecientos y tantos mil pesos, que se pone en práctica rápidamente.

Sr. Demarchi—Va á hacer un nuevo desembolso el Gobierno.

Señor Ministro del Interior—Sí, señor; pero no para obras del puerto.

Sr. Demarchi—Perfectamente.

Yo no quiero que lo pague Madero.

Señor Ministro del Interior—Esa obra ha sido creada á licitación, á la que han concurrido 15 licitantes, y se ha tomado todas las precauciones para que ella sea construída.

Respecto del gasto de división (de perimetraje, creo que ha dicho el señor diputado) de las calles, que hoy son pozos, eso lo va á hacer el mismo propietario. El señor diputado no tiene que preocuparse de esto, porque esos pozos se han de convertir en depósitos, que es precisamente la parte que más valor da al terreno. De manera que ese otro inconveniente no existe.

Sr. Demarchi—Si no es una obra contratada, no puede exigírsele al contratista que haga ese trabajo, porque es un trabajo llevar la tierra á un punto determinado.

Señor Ministro del Interior—Pero es muy posible que lo hagan los compradores de los terrenos.

Sr. Demarchi—¡Quién va á comprar pantanos!

Señor Ministro del Interior—¡No, señor!... Van á quedar terrenos muy buenos. Y tal vez el señor diputado sea candidato...

Sr. Demarchi—¿Para comprar pantanos?

Señor Ministro del Interior—No serán pantanos, porque se sacará el agua, para edificar.

Sr. Garcia (L.)—Pero puede demostrárselo el señor Ministro con el edificio construído por el señor Madero. Sobre arcadas se ha construído tres pisos, y el subsuelo sirve para sótanos.

Señor Ministro del Interior—Creo que, con estas explicaciones, los temores que manifestaba el señor diputado habrán desaparecido; lo que no se ha hecho, está haciéndose.

Sr. Dávila—Pido la palabra.

Necesito hacer alguna ligera rectificación á la historia del procedimiento empleado para la contratación de estas obras.

Entiendo que el señor Ministro del Interior ha manifestado que el aumento de capacidad de los depósitos fué hecho en virtud del crecimiento del comercio del país, no previsto á la fecha en que el contrato fué concertado y firmado, y que ese aumento quedaba perfectamente dentro de la autorización legal.

Ambas cosas, señor Presidente, me veo en el caso de negarlas de un modo categórico.

Excúsenme los señores diputados si debo repetir lo que dije en la sesión anterior: en la propuesta de 1882 estaban previstos depósitos con una capacidad de 315.000 metros cúbicos; el año 84, cuando se firmó el contrato provisional, los 315.000 metros se elevaron á 326.000. Luego estaba previsto de antemano, con cuatro ó cinco años de anticipación al contrato del 86, por los mismos empresarios y por el Poder Ejecutivo, que las necesidades del país requerían depósitos de considerable capacidad; y sin embargo, sólo hubo un momento en que el Poder Ejecutivo y los empresarios dudaron de que el país necesitara esas comodidades en las aduanas de la capital: fué el momento en que se firmó el contrato del 86; entonces fueron reducidos los 326.000 metros, contratados el año 84, á 88.000; es decir, de 5 $^1/_2$ millones de pesos oro, quedó reducido el presupuesto á 1.200.000. ¡4.300.000 pesos oro fueron eliminados en el contrato de 1886, los que debían formar parte del presupuesto, cuyo límite era de 20.000.000, según la ley!

Sr. Abella—No cabían. Por eso no se hicieron.

Sr. Dávila—Perfectamente: no cabían.

Entonces, en lugar de venir lealmente al Congreso, á manifestarle que era insuficiente la suma fijada para realizar la propuesta Madero, se prefirió esta evolución: reducir los presupuestos hasta un límite que cupiese dentro de los 20.000.000.

Sr. Abella—Yo no veo la falta de lealtad...

Sr. Dávila—El presupuesto del año 84, pues, fué abandonado en 1886. No había contrato posible si se conservaban las obras incluídas en ese contrato; y para que hubiese negocio definitivamente, se hizo reducción de la cantidad de obra que debía ejecutarse con arreglo á las necesidades del puerto.

Seis ú ocho meses después, ó diez meses, pero no creo que alcance á un año, volvieron nuevamente á comprenderse las

necesidades del país, las exigencias del comercio, los ensanches del progreso, del movimiento mercantil de la capital; y entonces reaparecen los 326.000 metros cúbicos de depósitos.

Yo quería hacer ver al señor Ministro del Interior que aquello no fué obra de la previsión ó de la imprevisión: aquello fué obra del cálculo necesario para poder hacer definitivamente el contrato.

Segundo punto: el señor Ministro dice que cabían perfectamente dentro de la ley los ensanches que importaban los depósitos, que habían desaparecido el 86 y que reaparecieron el 87. Es decir, que el Poder Ejecutivo estaba autorizado para hacer esos contratos adicionales de ensanches, que se llamaron obras extraordinarias.

Yo le digo al señor Ministro que está equivocado.

El Poder Ejecutivo había dispuesto de los veinte millones á que la ley lo autorizaba el año 1886. Eso estaba contratado con los señores Madero, y debía cumplírsele estricta y lealmente.

¿De dónde sacaba entonces el Poder Ejecutivo los cuatro millones doscientos mil pesos de más que importaba el contrato extraordinario para el ensanche de los depósitos?

Estamos en veinte millones, más cuatro, suman veinticuatro millones de pesos.

Entonces, el Poder Ejecutivo abusó de su poder de contratar: se extralimitó.

Sr. Abella—Es un poco fuerte la palabra.

Sr. Garzón—Ya le hemos oído todo eso. Podría suprimirlo.

Sr. Dávila—Yo seré igualmente galante con el señor diputado, diciéndole que me gustaría más verlo por la espalda, retirándose de aquí, para que no se moleste más.

Sr. Garzón—Es que no me molesta. Pero ha dicho tantas veces eso...

Sr. Dávila—Estoy muy agradecido á la deferencia del señor diputado.

Entonces pues, señor Presidente, el Poder Ejecutivo se excedió; se extralimitó de las facultades que la ley le había conferido, y dispuso en un contrato extraordinario de cuatro millones de pesos más, sobre el límite de veinte millones.

El señor Ministro ha dicho que no consta en ninguna

parte de la ley que se haya limitado á veinte millones, de tal suerte que el Poder Ejecutivo no pudiera gastar más.

Yo asistí á aquella discusión, como dije en la sesión pasada. Asistí á la sesión del Senado. Están los debates en el *Diario de Sesiones*. Tengo los extractos aquí, en mi poder.

No he de detener por mucho tiempo á la Cámara; por esa razón es que no los leo; pero el extracto es este.

El señor miembro informante de la Comisión de Hacienda del Senado fué solicitado precisamente sobre este punto, y él dijo: «el máximum es 20.000.000 de pesos».

El señor miembro informante de la Comisión de obras públicas de la Cámara de Diputados, doctor Ruiz de los Llanos, empleó la palabra «gasto máximo» en un fragmento de su discurso, que tengo aquí.

Solicitado sobre este punto por mí, precisamente, porque yo le decía: no hay base de cálculo—me dijo: «no, señor; la ley determina que el máximum autorizado es de veinte millones de pesos, y no se podrá gastar más».

El distinguido doctor Gallo, diputado en aquella época, sostenedor del proyecto, sostenedor de la propuesta Madero, en debate conmigo, y á propósito de una referencia que yo hice de que en esto podía suceder lo que ha sucedido con las obras de salubridad en Buenos Aires: que debieron costar ocho, diez ó veinte millones y han llegado á la suma de 35.000.000... Es necesario que aprendamos un poco en el libro de la experiencia—decía yo—me contestó el doctor Gallo: «No señor; el señor diputado por La Rioja está equivocado, porque hay aquí un límite máximo. Cuando la ley dice que no se puede gastar más de veinte millones, no se podrá gastar más. Por consiguiente, no existe el peligro que divisa el señor diputado, de que este presupuesto pueda ensancharse como el de las obras de salubridad».

Es una cosa indudable que el máximum autorizado era de veinte millones; y sorprende que precisamente sea el representante del Poder Ejecutivo el que nos diga, diez años después, que la ley no había fijado el máximum.

Había usado nuevamente de la palabra al sólo objeto de rectificar las referencias que ha hecho el señor Ministro del Interior, y cumplido como queda mi propósito, dejo la palabra.

Sr. Cantón—Pido la palabra.

La Cámara, señor Presidente, nos ha de disimular á los que tomamos parte en la discusión habida en la sesión anterior, que hoy reeditemos una edición corregida y aumentada de los discursos pronunciados entonces, con la única variante de un prólogo animado que debemos á la intervención en el debate del señor diputado por la provincia de Buenos Aires, doctor Alem.

Necesito contestar...

Sr. Alem—¡Ya llegará mi turno!

Sr. Cantón—Le oiré con mucho gusto.

Necesito contestar á los puntos principales de la larga, minuciosa é histórica disertación que nos ha hecho el señor diputado por La Rioja, doctor Dávila, y á la vez combatir, como miembro de la Comisión de obras públicas, el inciso propuesto al artículo 1°.

Principió su discurso el señor diputado, indicando la conveniencia, la necesidad de abrir nuevas licitaciones para terminar las obras del puerto de Buenos Aires.

Sr. Dávila—Con la limitación de la cláusula para que se saque á licitación.

Sr. Cantón—Que se saque á licitación la parte de las obras que según él no están incluídas en los contratos primitivos.

¿No es así?

Sr. Dávila.—Así es.

Sr. Cantón.—Esta deducción la hacía el señor diputado, partiendo de la interpretación que le da á la ley del 82, y también á los contratos del 84 y 86, negando al principio toda facultad al Poder Ejecutivo para haber introducido ampliaciones y modificaciones en las obras primitivamente contratadas.

De este punto de vista, á mi modo de ver, el señor diputado saca consecuencias lógicas para su tesis; y yo digo que á mi modo de apreciar es errónea, porque he leído, como bien dice el señor Ministro del Interior más de una vez, y quizá, si no fuera pedantería, podría decir que la sé de memoria, la ley del 82, y en ninguna parte he encontrado la limitación terminante y clara de que el costo de las obras no debiera pasar de 20.000.000. Y no la he encontrado porque no existe, y es por eso también que no se ha citado.

Se ha dado en diferentes épocas interpretaciones distintas á esta ley; y hasta en el seno del mismo gabinete ha habido Secretarios de Estado que han pensado de una manera diferente. Esto está demostrando, desde luego, que el espíritu de la ley no es tan claro, tan terminante que pueda permitir que se sienten premisas indiscutibles, como las que sienta el señor diputado.

No leo, porque ya se sabe cuáles son los términos del artículo 1º. y de los incisos que le siguen; pero sí leeré algunos artículos del contrato de 1884, que son pertinentes, porque se refieren á modificaciones y á ampliaciones de las obras.

Así, el artículo 2º. dice: «Sirven de base para este convenio los planos que ha presentado el señor Madero, preparados y firmados por los ingenieros señores Sir John Hawkshaw Son y Hayter, y que se agregan, rubricados, al presente convenio; cuyos planos quedan sujetos á todas las alteraciones y modificaciones respecto á los diques, canales y demás construcciones que aconsejen los estudios definitivos, que deberán hacerse en la rada de esta ciudad por dichos ingenieros, que serán sometidos á la consideración y aprobación del Poder Ejecutivo».

Y no existe una sola modificación, una sola ampliación que no esté perfectamente encuadrada en los términos de este artículo.

Más todavía, señor Presidente, no citará el señor diputado por La Rioja, ni ningún otro, una sola modificación que antes de ser aprobada no haya sido objeto de una larga, minuciosa y acalorada discusión de parte de ese Departamento de Obras Públicas, que á veces el señor diputado invoca cuando conviene á sus ideas, como un poder infalible, y que me sería muy fácil, sin embargo, demostrar diferentes casos, en que su infalibilidad ha fallado, en los que ha habido contradicciones flagrantes!

Otro artículo del mismo contrato del 84 dice: «9º Es convenido que respecto de almacenes, galpones y pescantes, el Poder Ejecutivo podrá disminuir ó aumentar el número y la extensión según el cubo total que le sea necesario y que resuelva utilizar ó no los almacenes y depósitos que tiene de su propiedad.

Por último, voy á leer el artículo 1° del contrato de 1886, donde entre varios largos considerandos, trae uno que puedo citar como ejemplo para corroborar lo que decía con relación al Departamento de Obras Públicas.

Dice lo siguiente: «El Gobierno tiene que pagar, según el artículo 8° del contrato, 0,631 pesos por el metro cuadrado superficial de terreno rellenado; á lo que, agregado el 10 % por honorarios de ingenieros y demás comisiones, no excede de 3 pesos el metro cuadrado, mientras que el Departamento de Ingenieros lo avalúa en 15 á 20 pesos, en el informe que en 5 de Agosto de 1882 pasó á la Comisión del Honorable Senado».

Ya ve la Cámara cómo las infalibilidades no son de este mundo.

Sr. Dávila.—Menos las de dos señores John Hawkshaw Son y Hayter. Porque no tomaría el decreto que ha citado veinte veces, en el Departamento de Obras Públicas...

Sr. Abella.—Tiene mucho á su favor el señor Hawkshaw! ¡Ha trabajado muchos años en Inglaterra!

Sr. Cantón.—Yo no defiendo al señor Hawkshaw; lo que voy á defender *á outrance* es el despacho de la Comisión de Obras Públicas, *Errare humanum est*...

Sr. Dávila.—Yo contesto á una observación del señor diputado...

Sr. Abella.—Y yo defiendo al señor Hawkshaw, porque respeto á la ciencia. Así como el señor diputado por La Rioja quiere traer un ingeniero italiano para reconstruir fortificaciones en nuestro puerto...

Sr. Dávila.—¡Le han informado mal! Yo no propongo á nadie.

Sr. Abella.—*La Prensa.*

Sr. Dávila.—No, señor...

Sr. Abella.—Y el señor diputado lo apoya en *La Prensa.*

Sr. Dávila.—Yo no apoyo á nadie.

Sr. Abella.—El diario que el señor diputado dirige.

Sr. Cantón.—El artículo 1° del contrato del 86 dice así: «Apruébanse los planos generales definitivos, los de detalle y la especificación para las obras del puerto de la capital preparados por los ingenieros señores Sir John Hawkshaw Son y Hayter, y presentados por don Eduardo Madero, concesiona-

rios de las obras; *sin perjuicio de las modificaciones respecto á esclusas y otros detalles que durante la construcción puedan convenirse entre los ingenieros, la oficina de Obras Públicas y el concesionario, con la aprobación del Poder Ejecutivo*».

Señor Presidente: en todas partes se encuentran estas limitaciones; limitaciones previsoras, propias de hombre de estado.

Se trataba de una obra como la del puerto de la capital, cuya ejecución sería de largo aliento, á construirse en el transcurso de muchos años, durante los cuales, adelantando la ciencia, se podrían recoger grandes conquistas que podría ser conveniente aplicar; y no habría sido previsor manifestarse ó encerrarse en un círculo de hierro, con un contrato que no fuera susceptible de ampliaciones ó modificaciones salvadoras.

He demostrado, pues, señor Presidente, cómo no repugna ni á la ley ni á los contratos del 84 y del 86 las ampliaciones y modificaciones que tanto se han combatido en está Cámara, hasta el punto de llegar el señor diputado por La Rioja á clasificar de nulos los contratos efectuados por el Poder Ejecutivo en virtud de una interpretación legítima, del punto de vista dado á las leyes y contratos que al puerto Madero se refieren.

Esos contratos no son nulos, porque el Poder Ejecutivo estaba facultado para hacerlos en virtud de lo que establece el artículo 1º de la ley del 82. No son nulos, porque han merecido la aprobación tácita de está Cámara, en repetidas discusiones, y no, como decía el señor diputado, implícitamente.

He dicho en la sesión anterior y lo repito ahora, por última vez, que en los años 93 y 94 han concurrido los Ministros á la Comisión de Obras Públicas... ahí está su Presidente demostrándome su aprobación con movimientos significativos de cabeza... para que se introduzcan partidas en la ley de presupuesto á fin de continuar las obras...

Sr. Berduc.—Y con esto más: que ningún Ministro ha pedido una ley nueva.

Sr. Cantón.—Es claro, ¿para qué una ley nueva, si existe una muy buena?

Sr. Berduc.—Todavía esto otro: uno que fué Presidente de la Comisión antes que yo (que está detrás), sigue afirmando.

Sr. Cantón.—Señor Presidente, esos actos del Poder Eje-

cutivo son perfectamente legales, están perfectamente aprobados por el Congreso, porque han reunido los requisitos que el señor diputado por La Rioja indica, es decir, han venido á una Cámara, se han discutido, se les ha prestado aprobación han sido objeto de una votación por mayoría, tal vez por unanimidad; han pasado á la otra Cámara y han sido ley de la Nación.

¿Y se podría decir, sin sublevarse contra la sanción de las Cámaras, que esos contratos son nulos? ¡No!

Tan sólo el apasionamiento ó el calor de la improvisación pueden llevar á esos extremos...

Sr. Dávila.—Yo no he atribuído intenciones al señor diputado.

Sr. Cantón.—Me parece que no lastimo en nada al señor diputado al aludir á la improvisación; sé que el señor diputado improvisa, y sé que está sujeto como todos los demás á dejarse llevar por el calor del debate.

Sr. Dávila.—Me refiero al apasionamiento... Yo no le he atribuído temperatura al señor diputado...

Sr. Cantón.—No me hubiera ofendido; sería propio de mi temperamento sanguíneo... fácilmente me acaloro.

Sr. García (L.)—Sí... se necesita temperamento de pescado para no acalorarse.

Sr. Cantón.—El señor diputado, en la improvisación también, se manifestó celoso defensor de los dineros de la Nación. Yo aplaudo siempre á quien defiende los dineros de la Nación, ya sea desde las columnas de la prensa diaria ó ya sea en el Parlamento. Pero no es patrimonio exclusivo del señor diputado defender los dineros de la Nación. La Comisión de obras públicas también los ha defendido en sendas horas, numerosos días y semanas de estudio y de trabajo que le cuesta la preparación necesaria para venir á este debate, mérito (dejando la modestia á un lado) que hay que reconocerle á la Comisión de obras públicas, que no ha tenido, para prepararse, tanto tiempo como el señor diputado, que desde hace 13 años viene estudiando la cuestión.

Señor Presidente, la parte fundamental, lo cierto y lo único serio que hay en esta cuestión, lo voy á decir con entera franqueza, con la franqueza que me caracteriza...

El señor Ministro, contestando á las preguntas del señor

diputado por La Rioja, decía, que los precios de los almacenes, dado el precio actual del oro, importaban un ciento por ciento de ventaja...

Señor Ministro del Interior—Es informe del Departamento de Obras Públicas.

Sr. Cantón.—...del Departamento de Obras Públicas, que ya ha probado que no es infalible, porque en ese mismo expediente de donde se ha tomado el dato, se encuentra una información equivocada, porque ha tomado por base para sus cálculos la terminación de los almacenes, pasando desapercibido el valor de los primeros pisos ya hechos con los dineros de la empresa. De ahí la diferencia: fácil era asombrarse!

Es fuera de duda, señor Presidente: ganan los señores Madero en la construcción de los almacenes; es allí donde ganan, así como pierden en el dragado del canal del norte, y como han perdido en mil accidentes que han experimentado las obras en su largo desenvolvimiento.

¿Sería posible que alguien sostuviese que es correcto que el Estado, que el Congreso, en estos momentos, tome en cuenta la depreciación del oro para pedir la rescisión de un contrato?

Si los fenómenos se hubiesen producido en sentido inverso, si en vez de bajar el oro hubiese subido, ¿habría algún diputado presentado un proyecto para indemnizar á la empresa por las pérdidas que hubiese sufrido?

Sostengo que no: nadie se hubiera atrevido, como nadie pensó en indemnizarle por los perjuicios sufridos el 86 y el 87, cuando dos tempestades destruyeron y pusieron á flote las obras preliminares. Como no se habría presentado hoy si hubiese sucedido, en el temporal de esta semana, lo que, según *La Prensa* misma, pudo ocurrir: porque las aguas estuvieron á punto de llevarse las compuertas de los diques é inundarlos, causando gravísimos perjuicios. Si eso hubiera sucedido, ¿se le habría ocurrido á nadie presentar un proyecto para indemnizar á la empresa por los numerosos gastos que hubiera tenido para desagotar los diques? ¡Seguramente no!

Entonces yo digo: es justo que los empresarios ganen en los almacenes y que se resarzan de las pérdidas que han tenido en mil otros accidentes. Y es por eso que la lectura de esa nota hizo en mi ánimo el peor efecto, porque me parecía que era la habilidad del tordo.

El tordo es un pájaro muy inteligente y de largas vistas, que está acechando el momento en que otro camarada abandone su nido para ir á depositar su huevo en el nido ajeno, para en seguida beneficiar y recoger el fruto maduro por el esfuerzo de su camarada.

Y llego á éste, que es el punto más importante á discutirse en este momento, porque se correlaciona estrechamente con el inciso propuesto por el señor diputado por La Rioja.

Es ni más ni menos que la propuesta hecha por los señores Castells, rechazada por la Cámara en virtud de su perfecto derecho, y como justa lección, que hace suya el señor diputado por La Rioja y la presenta en forma de inciso.

Sr. Dávila.—Permítame el señor diputado que amistosamente, y como colega, le pida que aclare el concepto de sus palabras.

Yo no he recogido propuesta de nadie. Yo no he consignado propuesta particular alguna en un inciso!

Y si mis antecedentes de hombre no le bastan al señor diputado, recuerde que en la sesión anterior fundé en un extenso discurso ese inciso.

Sr. Cantón.—Yo le hago todo el honor que se merece; pero en mi fuero interno me llama la atención la estrecha relación que hay entre la indicación de aplazar la consideración de este asunto y la presentación de esta propuesta de los señores Castells y compañía.

Sr. Dávila.—Quiere decir que el señor diputado supone...

Sr. Cantón.—No, señor; no supongo nada.

No creo que el señor diputado sea socio del señor Castells.

Sr. Alem.—Entonces seré yo, que hice la moción.

Sr. Cantón.—No, señor.

No me refiero particularmente á ningún diputado; pero insisto en que ha sido una coincidencia que se presta á interpretaciones que no son desfavorables al señor diputado, por quien tengo el más alto concepto.

Sr. Dávila.—De manera que el señor diputado...

Estas cosas deben quedar bien expresadas, desde que el señor diputado ha encontrado motivo de interpretación, y ha encontrado que podía ser una coincidencia, que podía ser una vinculación entre la propuesta que he tenido el honor de hacer

á la Cámara de una cláusula que tengo anunciada desde la sesión anterior, con una propuesta escrita que se ha presentado hoy á la consideración de la Cámara por un particular.

¿Qué relación puede tener mi inciso con la propuesta que se ha hecho hoy?

Sr. Cantón.—La relación de una coincidencia que está á la vista de todos.

Ya he dicho y repito que no creo que el señor diputado esté vinculado por interés de ningún género á los señores Castells y compañía; pero el hecho de la coincidencia no se puede levantar, porque existe.

Sr. Dávila.—En el concepto del señor diputado esta coincidencia significa correlación de pensamiento, significa alguna inteligencia, significa que yo he tomado del señor Castells esta idea, ó que él la ha tomado de mí.

Sr. Cantón.—Le voy á decir de dónde creo que el señor diputado ha tomado esa idea, que puede ser distinta á la propuesta del señor Castells.

Yo he dicho que es una coincidencia, y no necesito demostrarlo.

Pero ya que insiste el señor diputado por saber si ha habido alguna correlación entre sus ideas y las de algún otro, le voy á decir que creo que sí, que ha existido.

Llegó, como historiando se ha dicho muy bien, á la Comisión de obras públicas una nota del Poder Ejecutivo donde se pedía el pronto despacho de una solicitud análoga remitida por el señor Ministro Demaría cuando fué secretario del doctor Sáenz Peña en la cartera de Hacienda.

Yo sé, señor Presidente, que en los acuerdos de Ministros existió esta diferente interpretación de la ley: unos creían que no debía excederse de los 20.000.000, y otros que sí.

Creo más todavía: que en la composición del actual gabinete, algúnos de sus secretarios ha sostenido esa misma teoría.

De manera que esa teoría ha sido anterior á las ideas de señor diputado. Vea, pues, si existe coincidencia.

Sr. Dávila.—Señor diputado, le prevengo una cosa: en el año 93, cuando el Poder Ejecutivo presentó ese proyecto al Congreso, yo lo apoyé y manifesté las ideas que he manifestado hoy en la Cámara respecto del valor jurídico de las obligacio-

nes contraídas por el señor Madero fuera del contrato del año 82.

De manera que yo pensaba en esta claúsula antes que el el señor diputado fuera miembro de la Comisión de obras públicas.

Sr. Cantón.—¿De manera que el señor diputado tenía ya proyectado este inciso?

Sr. Dávila.—Tenía la idea para formularla como me pareciera mejor.

Señor Presidente.—Sería conveniente terminar esta discusión dialogada.

Sr. Dávila.—No quiero que quede ni sombra de una opinión equívoca de parte del señor diputado.

Señor Presidente.—Creo que el señor diputado ha explicado satisfactoriamente las palabras que ha pronunciado.

Sr. Cantón.—Pero voy á explicarlas todavía más, porque hacen á la discusión.

Voy á explicar que en el seno del gabinete hubo la idea de dar por terminada la obra del puerto Madero, fundándose en queya se había agotado los 20.000.000 votados por la ley del año 82; pero creo también que esa idea no prevaleció, y ahora el señor diputado la hace suya, y tal vez ha sucedido al revés, puesto que él es más antiguo, y en esto no le discuto.

El Poder Ejecutivo tomó ideas que el señor diputado ya las había concebido antes de que yo pensara ser diputado.

Sr. Dávila.—Este folleto es del año 91, y fué escrito por mí.

Sr. Cantón.—Quiere decir que ha sido una idea del señor diputado tomada por uno de los secretarios de estado; al revés de lo que yo pensaba.

Sr. Demaría.—¿Cuál de los secretarios de estado?

Sr. Cantón.—En otro sitio y en otro momento seré deferente con el señor diputado; bástele saber que no era el diputado Demaría.

Bien, señor Presidente; volviendo al inciso que ha motivado esta cláusula, el señor diputado por La Rioja, fundándolo establecía una diferencia muy difícil de apreciar, diendo que él está de acuerdo en que el Gobierno cumpla fielmente los tratos; que el señor Madero termine la parte de obras que está

obligado á ejecutar por la ley del 82; pero que las modificaciones y ampliaciones por los cuatro millones de pesos que yo indiqué en la sesión anterior, eso se saque á licitación.

Esto, ni bajo el punto de vista jurídico ni práctico es posible, porque ya he demostrado al principio de mi exposición que todas las modificaciones y ampliaciones están contratadas por el Poder Ejecutivo y están aprobadas en virtud de aprobaciones tácitas hechas por el Congreso á favor del mismo. De manera que si hubiera de aceptarse por una complacencia, ó por escrúpulos que no tendrían razón de ser, el inciso propuesto por el señor diputado, lo que habríamos votado sería lisa y llanamente un pleito para la Nación, y un pleito en el que no llevaría la mejor parte, porque, como lo ha dicho el señor Ministro del Interior, que es muy versado en estas cuestiones, la acción de daños y perjuicios daría derecho á los señores Madero é hijos á todas las ventajas que el señor diputado quiere proporcionar á la Nación con este inciso.

Más todavía, señor Presidente: no sólo no se harían las economías ilusorias que se dice, sino que la Nación habría perdido dos, tres ó sabe Dios cuántos años en la terminación de estas obras.

Porque no se me venga á decir que este señor Castells, de quien ha dicho con gran propiedad el señor diputado por La Rioja que tiene muchas obras malas... ó buenas, ofrece todas las garantías necesarias para la terminación de las obras del puerto Madero, que no tiene.

Y digo que no las tiene, porque no basta para ello que haya sido socio en la construcción de las obras del puerto de La Plata, no basta que haya sido accionista en esos muelles de La Plata y en los docks de tránsito y en grandes empresas, en grandes obras imaginativas. ¡No se ha plantado ni un pilote ni una piedra para hacer un muelle, ni para hacer dique!

Y no se me diga que ofrece todas las garantías necesarias, una empresa que si es cierto que toma un Ingeniero de competencia y de nota, es una empresa que se ha despojado, por completo, de todos sus útiles de trabajo.

Esto no debe perderlo de vista la Cámara, que ha demostrado, en la votación en general, que está vivamente interesada en que la terminación de las obras se haga cuanto antes.

Estos proponentes tendrán que principiar por adquirir motores, dragas y tren rodante; por adquirir locomotoras, en una palabra, un cúmulo de elementos de trabajo que los señores Madero ya lo tienen reunido. Y esa operación no se hace sino después del transcurso de varios meses, siendo de advertir que la paralización en las obras representa una pérdida efectiva para la renta de la Nación.

Y no necesito volver sobre esto, porque ya demostré á cuánto ascendían los beneficios para el Gobierno, en la sesión anterior.

Señor Presidente: lo que hay en esto de verdad es que el puerto Madero ha tenido y tiene grandes adversarios. Los clasifiqué de nobles, de bien intencionados, de bien inspirados; pero los he clasificado, también, de apasionados.

Se quiere arrebatarle al apellido Madero la gloria de ver realizada una obra de gran aliento, una gloria que le pertenece legítimamente; porque, como es sabido, se ha tratado en más de una ocasión de presentar á estos señores como contratistas usureros.

Podría citar, si no fuera que soy enemigo de formular loas en nombre particular, más de un caso en que se han producido actos de verdadero desprendimiento por parte de los empresarios Madero.

Esa misma propuesta para la construcción del dique de carena de los señores Castells y compañía, es la mejor vindicación que pueden presentar los señores Madero. Allí se dice, en uno de esos artículos: Haremos los diques de carena por 1.400.000 pesos; es decir, por el mismo precio que proponen aquéllos, con esta diferencia, que es de capital interés para esos empresarios de intercalación: que ellos insinúan la conveniencia de hacer tan sólo un dique, el más chico, el de 400.000 pesos, acá, y llevar el de 1.000.000 de pesos oro... no se han animado á decirlo... al puerto de La Plata, donde ellos tienen terrenos sin valor!

Y, entonces, han dicho: «Donde el Poder Ejecutivo crea conveniente»... que ya nos encargaremos de muñequearlo al Poder Ejecutivo para que vaya á La Plata. *(Risas.)*

Señor Presidente: como no he de hablar más de una vez, quiero contestar á todos los que han tomado parte en la discusión.

El colega Demarchi ha hecho también su tiro financiero, y aunque el señor Ministro de Hacienda no ha estado presente para contestarle, y lo ha hecho con la suficiencia que lo caracteriza el señor Ministro del Interior, me ha de ser permitido, también á mí, agregar algunas consideraciones más.

Los 6.400.000 pesos de que habla el artículo 1° del despacho de la Comisión, son para terminar las obras del puerto de la capital, contratadas por los contratos del 84 y del 86, y no se podrá ya venir al Congreso pidiéndole nuevas partidas, porque la obra queda terminada, porque los planos primitivos, es decir, los cuatro diques, dársenas norte y sur, canal del norte y canal del sur, están perfectamente terminados.

Ahora, si se involucran las ideas y se quiere obligar á los contratistas á hacer todas las obras...

Sr. Demarchi.—¿Me permite?

Yo no he dicho eso.

Sr. Cantón.—Perfectamente; no lo ha dicho en esa forma, lo reconozco.

Sr. Demarchi.—Ni en ninguna forma.

Sr. Cantón.—Ha dicho que las obras del puerto no quedarán terminadas... voy á buscar sus palabras... porque aún faltan por construirse los *perímetros de las manzanas*... Esto lo ha dicho.

Sr. Demarchi.—Y otras cosas más.

Sr. Cantón.—Y otras cosas más; como cuando se refirió á las lagunas pontinas—aunque no dijo pontinas, sino pantanos —como lo relativo á terraplenes, estación central de ferrocarriles, etc., etc. *(Risas.)*

Sr. Demarchi.—No; eso no he dicho.

Sr. Cantón.—Señor Presidente: Estaba tentado de interrumpir al señor diputado cuando hablaba; pero como sé que á algunos señores las interrupciones les molestan, no lo hice. Pero lo que saltaba en el acto á la imaginación, era esto: ¡si los terraplenes, si los pantanos, si los perímetros de las manzanas no son el puerto!

Aquí no se trata de ninguna ampliación. El puerto lo constituyen los diques, las dársenas, los depósitos.

Sr. Demarchi.—Pero forman parte de las obras del puerto.

Sr. Cantón.—Pero que están incluídos en las planillas de las obras á ejecutarse.

Sr. Demarchi.—¿Los depósitos?

Sr. Cantón.—Sí, señor.

Sr. Demarchi.—No dice nada.

Sr. Cantón.—Permítame. ¡Y eso que le había dado la planilla!

Sr. Demarchi.—Creía que no había perdido la vista.

Sr. Cantón.—Dice: «para concluir el dique número 3 con sus vías férreas, pescantes, maquinaria hidráulica, *almacenes de depósitos* ..» no ha visto bien el señor diputado... «pavimento en los muelles, etc., se necesitará 237.000 pesos y 1.725.190».

No, señor Presidente, en estas cosas no se puede improvisar. Se ha de reconocer que para entrar á esta discusión se necesita la preparación del señor diputado por La Rioja, que se ha ido en este momento, ó la de la Comisión de obras públicas, que se ha dado la pena de pasar largas horas de trabajo y largas noches de desvelos para poder entrar á este debate, afrontándolo en todos los terrenos en que se plantee.

Por último, señor Presidente, en la rectificación hecha al señor Ministro del Interior, el señor diputado por La Rioja concluyó repitiendo, no diré hasta el cansancio, porque declaro que nunca me canso de oir hablar á tan distinguido colega, pero sí hasta la evidencia, que las exigencias de la interpretación de la ley tal cual debe hacerse, no autorizaba á clasificar al Poder Ejecutivo como que se había extralimitado en sus facultades. Esto es fácil decirlo, pero muy difícil probarlo.

Según bajo el punto de vista que se mire la cuestión, podrá ser permitido decir que hubo algo de extralimitación; pero si se ponen los hechos en el orden cronológico en que yo los he puesto al iniciar este informe, entonces se verá que no ha habido extralimitación alguna; que el Poder Ejecutivo ha procedido correctamente, viniendo á la Cámara á decirle en tiempo oportuno: los veinte millones no están agotados, pero se van á agotar, porque, interpretando la ley á mi ciencia y conciencia, he autorizado modificaciones, ampliaciones que pasan de los veinte millones, y entonces el Congreso, votando la cantidad necesaria en el presupuesto, que, como he dicho y repito, es tan ley como cualquier ley especial que se dicte, confirmó y aprobó la conducta observada por el Poder Ejecutivo nacional,

y hasta este momento las obras se continúan haciendo en virtud de sanción legislativa.

Señor Presidente: concluyo, porque no quiero dar á mis distinguidos colegas el derecho de decirme lo que contestó un muchacho cordobés á su patrona.

—El señor diputado Ferrer hace una observación en voz baja al orador.

Sr. Cantón.—Si es una viveza, señor diputado... ¡Y como yo creo que los cordobeses son los más vivos que hay en la República!... *(Risas.)*

Sr. Ferrer.—Después de los tucumanos.

Sr. Cantón.—Había mandado á un muchacho, no muy religioso, recién venido del campo, á oir el sermón de las tres horas, el de la soledad. El muchacho aguantó todo lo que pudo aquel sermón, muy elocuente sin duda, pero que no lo hacía feliz; y se salió á la mitad. Fué á la casa, y la señora, que conocía la hora precisa en que debía terminar la fiesta, lo interpeló acerbamente. El muchacho acosado, le contestó: *Na, ¿y cuándo yo me he conchavado para venir á oir sermones? (Risas.)*

Bien, señor Presidente: creo haber demostrado la conveniencia que hay en que se sancione el despacho de la Comisión y no se acepte la modificación propuesta por el señor diputado por La Rioja.

Sr. Demarchi.—Yo desearía que el señor diputado me diera un dato, ya que está tan bién informado sobre lo que se va á hacer.

Sr. Cantón.—Con mucho gusto.

Sr. Demarchi.—Se van á hacer depósitos, almacenes. Yo desearía saber de qué capacidad.

Sr. Cantón.—Ya le he estado diciendo hace un momento al señor diputado la capacidad que van á tener esos almacenes.

Sr. Demarchi.—Quiero que me conteste con esas cifras que tiene ahí.

Sr. Cantón.—Sí, señor, le voy á contestar con estas cifras. Creo que el señor diputado Dávila indicó la cifra de 300.000 toneladas. ¿No es eso, señor diputado?

Sr. Dávila.—326.000.

Sr. Cantón.—Ya tiene la contestación el señor diputado, con toda la amabilidad del señor diputado por La Rioja.

Sr. Demarchi.—¿Pero con qué suma se van á hacer?

Sr. Cantón.—Con esta que estamos votando: 6.400.000 pesos.

Sr. Demarchi.—¡Ya llegará el día en que se rectifiquen esas cifras!

Sr. Alem.—Pido la palabra.

Yo voy á apoyar la cláusula propuesta por el señor diputado por La Rioja, y quiero fundar mi voto. Además, al intervenir en este debate, lo hago también por otra razón: no quiero quedarme en silencio ante las manifestaciones del señor Ministro del Interior y del miembro informante de la Comisión de obras públicas y sobre las doctrinas que han sostenido.

En este asunto están comprometidos serios principios constitucionales y legales, y aun puede decir de correcta administración. Por los actos ejecutados por ejecutivos anteriores, respecto de los cuales se han desarrollado las doctrinas del señor Ministro del Interior y del señor diputado por Tucumán, estamos sufriendo las consecuencias que ahora experimentamos. Según la opinión del señor Ministro y del miembro informante de la Comisión de obras públicas, el Estado se encuentra obligado, se encuentra atado á concluir las obras del puerto, á invertir estos 6.400.000 pesos oro, proporcionando pingües, enormísimas ganancias á la empresa, y por consiguiente, perjudicando de una manera considerable á la Nación.

Este asunto tiene varias faces.

En primer lugar, hay que considerar si esos actos han extralimitado la ley, si ha sido realmente violatorios de la ley ó menospreciativos de la voluntad del Congreso; y por otra parte, si aun siendo legales, en esta hipótesis han consultado realmente los intereses públicos, y no han producido, por el contrario, un menoscabo á los intereses públicos en favor de una empresa.

Yo sostengo, como el señor diputado por La Rioja, que todos estos actos del Poder Ejecutivo sobre el ensanche de las obras del puerto que sobrepasaban á la cantidad establecida por la ley de su referencia, como el contrato primitivo; todos esos actos son ilegales, no pueden de ninguna manera obligar al Estado, no obstante esas aprobaciones implícitas ó tácitas de que habló el señor miembro informante de la Comisión en el informe que hizo.

Vamos á la faz legal; después iremos á la faz económica, ó á las conveniencias que reportaría desechar esa doctrina y aceptar la cláusula propuesta por el señor diputado Dávila.

La argumentación especial del señor Ministro del Interior como del señor miembro informante de la Comisión, versó sobre este punto: que en la ley que autorizó el gasto de 20.000.000 de pesos oro, no hay ninguna cláusula que diga: esta ley no se puede violar; cosa que en ninguna ley se pone. Es una ley elástica, según el modo de entenderla de estos señores.

No se de que principio jurídico, de qué fuente de legislación sacan esta consecuencia: que una ley, repito, que no diga en su mismo texto que no se ha de pasar más allá de sus términos, esa ley puede ser violada ó ensanchada en su aplicación.

La ley dice claramente que autoriza á contratar las obras del puerto y á gastar en esas obras la cantidad de 20.000.000 de pesos oro, en tal ó cual forma.

Y ¿qué más necesita decir? ¿Por qué había de decir que no había de sobrepasarse esa cantidad? Eso no se ha visto en ninguna parte, ni en ninguna asamblea legislativa.

Desde que dice que 20.000.000 de pesos es lo que destina para esa obra, no más de 20.000.000 ha podido gastarse sin una nueva ley.

¿Cómo por implicancia puede seguirse de aquella cláusula que autorizaba alteraciones en el contrato que también autorizaba á sobrepasar la cantidad? De ninguna manera; es una interpretación forzada, forzadísima; y tan es así, señor Presidente, que en el mismo contrato primitivo, precisamente en previsión, y para defenderse de esta consecuencia, se estableció que *en ningún caso*, no obstante esas alteraciones y modificaciones que estaba autorizado á hacer el Poder Ejecutivo, no obstante ellas, repito, en ningún caso podría excederse de la cantidad de 20.000.000 pesos oro; artículo que no ha leído el señor miembro informante de la Comisión de obras públicas, cuando ha leído el anterior y el posterior.

Sr. Gómez (I.)—Yo me haré cargo del argumento, señor diputado; no está aquí el señor miembro informante.

Sr. Alem.—Bien, señor.

Estaban, pues, las modificaciones autorizadas, pero dentro

del presupuesto, dentro de los 20.000.000 de pesos que la ley establece; porque en ningún artículo de la ley hay una cláusula que autorice al Poder Ejecutivo á gastar más.

Y repito otra vez, que en el contrato primitivo, á fin de que el empresario no fuese nunca á dudar, á vacilar, ante los imprevistos de ensanche que podía hacerse al proyecto, se estableció de una manera clara y terminante que no obstante esas modificaciones, nunca excedería, en ningún caso, dice el artículo, de veinte millones de pesos.

He ahí, cómo, si la ley no lo ha dicho, porque la ley no necesitaba decirlo, repito, el contrato primitivo, establecido sobre la base de la ley recientemente dictada para defenderse de esos ensanches indebidos, estableció esa cláusula terminante.

De manera que quitaba toda duda, toda vacilación, y no daba de ninguna manera lugar á las interpretaciones á que ha hecho referencia el señor Ministro del Interior y el señor diputado Cantón.

Otro de los argumentos que hacen dichos señores, es que por un artículo de la misma ley se destinaba el precio de los terrenos ganados para pagar las obras.

Francamente, no comprendo cómo se puede dar esta interpretación á un artículo tan claro y terminante.

El artículo dice que el Poder Ejecutivo venderá en remate público los terrenos que se ganen, y que ese producido será aplicado para pagar las obras de ese puerto contratado en veinte millones ó para rescatar los títulos.

Este artículo se interpreta en el sentido de que el Poder Ejecutivo estaba autorizado para ensanchar las obras yendo más allá de lo presupuesto de los 20.000.000 autorizados por la ley.

No dice tal cosa el artículo; lo único que dice es que ese dinero se aplicará al pago del puerto, contratado en 20.000.000 y nada más.

Se decía también por el señor miembro informante que, aun en el caso que hubieran tenido lugar estas extralimitaciones, la conducta del Poder Ejecutivo ya había sido aprobada, había recibido como un *bill* de indemnidad, ó mejor dicho, que estos contratos habían sido legitimados; que el Congreso había tenido conocimiento de todas estas operaciones,

en primer lugar, por las memorias anuales que se le pasaban, y en segundo lugar por la votación que había recaído en alguna de las leyes de presupuesto.

Es muy raro, señor Presidente, que, tratándose de la inversión de los dineros públicos para construir obras de esta naturaleza, en que son terminantes los preceptos legales y constitucionales, el Congreso deba pronunciarse especialmente y deba dar la autorización necesaria para los ensanches de que se le da cuenta por las memorias anuales, es decir, mostrando un verdadero menosprecio, diciendo: yo he violado la ley, me he extralimitado... pero doy cuenta en la memoria anual del movimiento administrativo, y de ahí el Congreso verá lo que quiera hacer.

Ese no es un procedimiento regular.

Si el Poder Ejecutivo creía que no había sido autorizado para ejecutar las obras, y si por algunas circunstancias especiales dictó esos decretos, debió venir al Congreso con un mensaje especial, á pedir una autorización también especial.

O se creía realmente habilitado, ó no se creía. Si no se creía habilitado, como se da á entender, puesto que se invoca las sanciones del Congreso, ha debido venir en otra forma; ha debido venir á dar cuenta, como viene ahora el señor Ministro del Interior con ese mensaje. Esta es la forma correcta.

Después, no es tampoco propio esto de hacer una extralimitación, un abuso de tal naturaleza, para después dar cuenta al Congreso, sea en las memorias anuales ó en cualquiera otra forma, á fin de recabar su autorización.

¿Cuáles serían las consecuencias? decía el señor diputado Cantón.

Si el Congreso no hubiese aceptado el procedimiento del Poder Ejecutivo, habría tenido que producir el juicio político.

Esto es, precisamente, hacerle al Congreso la forzosa, como se dice. No es posible estar produciendo juicios políticos á cada momento, y es un abuso verdadero que hace el Poder Ejecutivo en ese caso, después de haber extralimitado la ley, venir con un cálculo subrepticio á decirle al Congreso que no tiene otra cosa que hacer sino aprobar su procedimiento ó producir el juicio político. ¡Una conmoción al país!

Lo mismo sucedía al arrancar las autorizaciones en el pre-

supuesto, por cantidades aisladas, que hacían falta para continuar las obras; pero sin que el Congreso se diese cuenta de las condiciones en que se desarrollaban, sin las informaciones del caso, sin saber hasta dónde iban á llegar las sumas votadas. Entonces venían las premuras del tiempo: el Poder Ejecutivo solicitaba eso para continuar las obras, á fin de que no recibiesen perjuicio... ¡y allá iba la votación! Esto no es modo regular de proceder en ninguna parte del mundo.

Pero voy más lejos, señor Presidente. Me pongo en el caso de que hubiese estado autorizado para hacer esos ensanches sobre los 20.000.000. ¿Consultaba el Poder Ejecutivo los verdaderos intereses públicos? De ninguna manera.

El contrato primitivo era por los 20.000.000 y nada más.

Los empresarios Madero no podían exigir otra cosa. Cuando se decretaba el ensanche, y por consiguiente, mayores sumas que sobrepasaban de los 20.000.000, el Poder Ejecutivo, que era el que los hacía, estaba perfectamente habilitado para hacer nuevos contratos, para establecer nuevas condiciones, porque, repito, el contrato primitivo no pasaba de 20.000.000.

Y bien, cuando estos decretos se tiraban, cuando estos ensanches se decretaban, cuando este exceso de gastos se decretaba también, ya había cambiado completamente la condición de la obra, ya los precios unitarios primitivos eran exagerados, completamente exagerados.

En 1889 y 90 el oro estaba como está ahora, y sin embargo, en esos decretos sobre ensanches y encargando las obras á la empresa Madero, se establecía que se había de hacer por los mismos precios unitarios primitivos, sin exigir ninguna rebaja, condición favorable, y que producía una pingüe, enorme y hasta ilícita ganancia para la empresa.

Hoy recién se preocupa el Poder Ejecutivo de que esos precios son exagerados, y ha querido disminuir en algo el perjuicio, según la relación que nos ha hecho y que no ha podido llegar á gran cosa porque se considera reatado á la empresa Madero en virtud de esos decretos violatorios y atentatorios de la ley.

Bien; pero cuando esos decretos se tiraban y esos nuevos contratos se hacían, aun en el caso de que estuviese habilitado el Poder Ejecutivo, no se encontraba reatado á los pre-

cios unitarios del 86; y sin embargo, se estableció así, y todavía se viene á invocar los intereses públicos de la Nación, cuando entonces pudo haberse ahorrado muchos millones de pesos. No se ahorraron, produciendo únicamente beneficios á la empresa, procedimientos que han dado lugar á la más severa censura, y á las más amargas críticas y á consideraciones y conjeturas de diverso género.

Bien, señor presidente. Como el debate ha sido largo, laborioso, y como la hora es avanzada, mis colegas estarán fatigados, y yo no tengo el propósito ni me halaga la esperanza de modificar en nada la opinión de la mayoría de la Cámara, que ya la veo en favor del proyecto de la Comisión. Voy á concluir muy pronto mi exposición.

Quería fundar, como he dicho, mi voto; protestar contra las doctrinas jurídicas legales sostenidas por el señor Ministro del Interior y el señor miembro informante de la Comisión; sostener como sostengo, y levantar mi voz para protestar de los actos producidos por esos poderes ejecutivos anteriores, que han sido violatorios de la ley, menospreciativos de la autoridad del Congreso y altamente perjudiciales para los intereses de la Nación, porque se han hecho esos nuevos contratos por precios fabulosos y exorbitantes, cuando se han podido hacer por precios mucho menores.

Ahora, en cuanto á las consideraciones aducidas por la imposibilidad de que la obra fuera ejecutada por otras empresas, yo creo que no son fundamentales las razones que se han dado. Yo no sé cuál será esa empresa Castells ú otra cualquiera que pundiera venir; pero creo que si no se acepta la doctrina del señor Ministro, si se reconoce que no está el Estado obligado á sostener estos contratos con el señor Madero, es posible que se obtuviera mayores ventajas, ya haciendo nuevos llamamientos, como ya se han hecho, producidos en administraciones anteriores, como se acaba de citar el caso del señor Ministro Demaría, cuando era Secretario de Estado, ó del mismo señor Ministro Romero, que ahora mismo exige el despacho con nuevos llamamientos de contratos fáciles de hacer. Si esto se pensara hacer, sería muy ventajoso; pero no es posible, puesto que se admite la doctrina de que el Estado está completamente obligado y reatado á la empresa Madero por los contratos, por

los actos ilegales y atentatorios que han hecho los Poderes Ejecutivos anteriores.

Como yo sostengo que no está reatado, y como yo sostengo más: que los perjuicios á que ha hecho referencia el señor Ministro no podrían nunca ser exigidos á la Nación ó al Estado, como lo ha demostrado evidentemente el señor diputado Dávila, porque los mandatarios del pueblo, porque los funcionarios públicos no están en el desenvolvimiento de sus funciones públicas, para violar la ley, sino para respetarla, y como todos los hechos que produzcan fuera de la órbita de la la ley no afectan al Estado sino á la persona, digo que, en ese caso, aun con la rescición del contrato y con todos los pleitos que los señores empresarios quieran hacer, el Estado nunca sería condenado. Tendrían que irles á exigir el pago de daños y perjuicios á los funcionarios que hicieron esos contratos. ¡Y por cierto que no les habían de exigir muchos perjuicios!

Termino, señor Presidente, estas breves consideraciones, apoyando decididamente la moción del diputado.

Creo que están en un gravísimo error, tanto el señor Ministro como la Comisión de obras públicas, al pensar que esos actos del Poder Ejecutivo son legales y que el Estado está ligado á la empresa por los precios primitivos, que son verdaderamente fabulosos, es decir que el Estado está obligado á soportar esas pérdidas de verdaderos millones—porque son verdaderos millones los que perdería—realizándose la obra con arreglo á esos precios primitivos.

He dicho.

Sr. Gómez (I.)—Pido la palabra.

He creído siempre que todos los señores diputados que se sientan en este recinto son celosos guardianes de los intereses públicos. No hago diferencias entre ellos; á todos los tengo en igual concepto, que siendo honroso, no es, por otra parte, sino muy justo. Pero hay circunstancias de filiación política que, sin alterar ese concepto, dan significado y valor particulares á la palabra y al voto de algún señor diputado; y como es ficción corriente y aceptada que las oposiciones son celosas hasta la suspicacia en la fiscalización de los actos de la naturaleza del que nos ocupa, el hecho de que el despacho de la mayoría está subscripto por un miembro de la oposición (que si disiente

en algo no es en el art. 1º del proyecto ni en su idea general), me hizo pensar que, puesto que griegos y troyanos estaban en favor del pensamiento, el pensamiento debía ser excelente.

Sr. del Valle.—Ya llegará la oportunidad, señor diputado de que funde mi voto sobre este particular.

Sr. Gómez (I.)—No lo dudo, porque no desconozco la lealtad y la laboriosidad del señor diputado por Buenos Aires.

Con esas predisposiciones, natural era que no me interesara mayormente el estudio del despacho. Me limité, pues, á una lectura perfunctoria y á un examen distraído del proyecto, buscando, diré así, con la punta de los dedos, si había alguna aspereza que rozara, no con los intereses públicos (que en cuanto á esto confiaba en la Comisión) sino con alguna manera particular mía de apreciar estos asuntos—lo que no encontré, dicho sea de pasada.

Pero, cata ahí, señor Presidente, que este proyecto de apariencia tan mansa y que tan bien marchaba en sus primeros pasos, es vivamente combatido en la Cámara. La oposición que se le hace no se suscitó en la Comisión, engendrada por los antecedentes que constan en la voluminosa carpeta respectiva; no nació allí, sino en otra parte y de otros orígenes. Nació de antiguas opiniones comprometidas, al noble amor de una vieja bandera. No aludo particularmente al señor diputado por La Rioja. Si no se explicara mi reserva por otras razones, quedaría explicada por la circunstancia de no hallarse él presente en este momento. Mi alusión es más general: apunta á todos los que en las circunstancias señaladas impugnan el proyecto.

Trece años ha combatieron la idea, cuando ella estaba sujeta á todas las contingencias de la realización; la combaten también hoy que es ya felizmente una obra realizada, honrosa para los poderes públicos que la decretaron, para los estadistas que la apoyaron, para la empresa que la ha traído al estado satisfactorio en que está; combátenla hoy que esa obra es una bendición para el comercio de la República.

La consistencia en las propias opiniones es una gran virtud, pero ella tiene su límite, que es la consagración por el buen éxito de los hechos que las contradicen. Cuando este límite racional se ultrapasa, la consistencia se desnaturaliza y parece más bien tenacidad ó preocupación. Por eso me ha

parecido descubrir que las preocupaciones tenaces imprimen un sello peculiar á los espíritus que las abrigan, algo así como un *tatuaje;* y así, cuando los tradicionales impugnadores del puerto invocan ahora su vieja bandera, al contemplarlos en presencia del triunfo de aquella obra, me viene á la memoria un pasaje de Claudiano, que describiendo un Picto, que ha caído vencido, dice:

Perlegit exsangues Picto moriente figuras.

y se me ocurre decir también: paréceme que los colores de esa bandera están muy pálidos y apenas si se distinguen sobre los restos de los vencidos impugnadores del puerto.

La oposición á que me he referido se manifiesta en la Cámara con gran autoridad, por los méritos de quien la formula; con caracteres al parecer graves, por sus fundamentos especiosos; y con consecuencias tan seductoras, que no podían dejar de afectar aun á los indiferentes. La ley de 1882 ha sido violada; la contratación de las nuevas obras del puerto con los señores Madero, infringiendo dicha ley, es ilegítima y nula; si la Cámara declara esa nulidad, economizará al pueblo cuatro millones de pesos! He ahí las conclusiones de la oposición al proyecto de la mayoría. Confieso que me han impresionado vivamente; y es natural que me haya aplicado con afán á estudiar la faz legal del asunto. Con la preparación, muy escasa, por cierto, que gané en ese estudio, vengo á terciar en el debate, declarando que mi participación en él será meramente incidental. Me limitaré á hacer, de la ley de 27 de Octubre de 1882, un comentario que versará tan sólo sobre tres de sus disposiciones, únicas que tienen relación directa con el punto que me propongo esclarecer. Ellas son:

«Art. 1º Autorízase al P. E. para contratar con don Eduardo «Madero la construcción... de diques y almacenes de depósito... «sujetándose á las siguientes disposiciones:

«1ª. Las obras se ejecutarán sobre la base de los *planos pre-«sentados* por don Eduardo Madero, con las modificaciones que «un estudio definitivo aconseje.

«9ª. Recibida una sección, el P. E. abonará su importe á la «empresa en dinero efectivo ó en «Obligaciones del Puerto» de «las creadas por esta ley al precio corriente en la plaza de Lon-«dres de los fondos públicos externos de última emisión, de «igual renta y amortización.

«Art. 3°. Autorízase al P. E. para emitir hasta veinte mi-«llones de pesos oro sellado en «Obligaciones del Puerto» de «Buenos Aires, que gozarán de 6 % de renta y 1 % de amorti-«zación anual, acumulativa, por sorteo y á la par, pagaderas en «Londres, pudiendo aumentarse el fondo amortizante».

A estas disposiciones debemos pedirles, y solamente á ellas, la solución de las dos cuestiones fundamentales que suscitan las modificaciones que el señor diputado por La Rioja apetece, á saber: primera ¿las propuestas de Madero, del 26 de Junio de 1882, fueron ó no fueron aceptadas por el Congreso é incorporadas en la ley de 27 de Octubre del mismo año? Segunda: ¿La ley referida, fijó ó no fijó un límite del cual no debía pasar el costo de las obras que se contratasen con el señor Madero?

En cuanto á la primera cuestión, no trepido en afirmar que no está comprendida la propuesta de 1882 en la ley de ese mismo año.

El inciso 1° del artículo 1°, que he citado textualmente, apoya mi opinión con la claridad de sus términos. En él se habla de *planos*, no de *propuestas*. La base que la ley da al Ejecutivo no son las *propuestas* del señor Madero, sino los *planos* por él presentados. Por manera que lo que está incorporado al texto legal no son las condiciones de precio, de pago, etc., que la aludida propuesta contiene, sino la ubicación de la obra, su forma y la distribución general y por máxima, diré así, que ha de tener el puerto según los planos. ¿Es necesario que explique la diferencia que en el caso presente hay entre una cosa y otra cosa? Sería inútil. Todos los días estamos viendo que se aceptan *planos* y que se desechan las *propuestas* que los acompañan para la construcción de la obra. Es de uso frecuente. El Gobierno lo ha hecho también algunas veces, con la autorización del Congreso, remunerando el trabajo del que confeccionó el plano, por vía de indemnización; pero contratar la ejecución de las obras con otro, ó haciéndolas por administración ó por licitación.

Y bien: los planos no expresan límite de obra ni precio; de donde se sigue que, cuando la ley de 27 de Octubre incorporó en su texto los de Madero, no fijó la cantidad de obra que debía hacerse, ni su calidad, ni especificaciones definitivas...

Señor Ministro del Interior.—¿Me permite el señor diputado? Voy á hacer una observación que hace á su propósito.

La limitación de los 20.000.000 no existe en la ley; el señor diputado por Buenos Aires que ha citado ese hecho, lo hacía leyendo un artículo del contrato.

Sr. Gómez (I.)—Ya llegaré á ese punto. Ahora me estoy ocupando de la primera cuestión, relativa á las propuestas.

Hay todavía una circunstancia muy ilustrativa que no se debe olvidar. Es la siguiente: el Poder Ejecutivo, pocos días después de la sanción de la ley de 1882, expidió un decreto por el cual nombró una comisión para dictaminar sobre la *propuesta* del señor Madero, aconsejando *las modificaciones* que hubiesen de introducirse. Ahora bien: si la propuesta hubiese sido incorporada en la ley, es claro que no habría estado sujeta á modificaciones. Luego la tesis que he sostenido está perfectamente demostrada.

Con esta conclusión se debe combinar otra correlativa, para tener una idea cabal de esta parte de la ley. Permítame la Cámara establecerla. Los planos, que ella incorporó á su texto y que por esa razón eran obligatorios para el Poder Ejecutivo, lo fueron, no de una manera definitiva, sino declarándolos sujetos á ulteriores modificaciones, y esto quiere decir que, según los términos y el espíritu de dicha ley, ella no establecía un mínimum ni un máximum de obra á construirse. Este punto quedó librado al criterio del Poder Ejecutivo, ilustrado por el consejo de sus asesores técnicos; es decir, que tampoco había en la ley especificaciones de obra obligatorias para el Gobierno. Para confirmar esta conclusión, conviene recordar el texto de la ley de 23 de Octubre de 1883, que dice: *mientras se practican los estudios y presentan los planos para las obras del puerto, conforme á la ley de 27 de Octubre de 1882*, etc.; lo que significa que el P. L. entendía, como habíalo entendido el P. E., que la ley del 82 no sancionó ni propuestas, ni planos, ni presupuestos *definitivos* para las obras del puerto. Y permítaseme que manifieste que esa inteligencia es justa; porque el estudio desapasionado de esa ley persuade á cualquier persona de buen juicio, que ella no significa otra cosa que autorizar al P. E. para contratar con el señor Madero la construcción del puerto, de conformidad con

planos, presupuestos y propuestas que ulteriormente se formularan, con sujección á las bases que ella misma establece.

Resulta de estos razonamientos, que ni el Poder Ejecutivo ni Madero estaban reatados por las propuestas.

Viene ahora la segunda cuestión. ¿Hay límite legal de costo, del cual las obras no pueden pasar?

Las disposiciones legales á este punto pertinentes, se han citado de paso y por vía de alusión por los impugnadores del proyecto, mientras que yo las he leído palabra por palabra. A ellas me refiero.

¿Acaso alguna de esas cláusulas de la ley establece en términos precisos el precio de las obras? No, señor Presidente.

Invocaré, en apoyo de mi opinión, la muy autorizada del señor Ministro, que acaba de manifestarla en la interrupción que se ha servido hacerme.

Pido ahora que se tomen las palabras en su sentido llano y recto, sin artificios de interpretación, que se tomen ingenuamente, *prima facie*, y que se me diga si hay algo que establezca de antemano el costo forzoso de las obras. Yo sostengo, señor Presidente, que nada de eso existe en los textos citados.

Me coloco en primer lugar en este terreno, para después seguir á mis más ingeniosos adversarios en el de la interpretación más escabrosa. Quiero empezar poco á poco con los puntos que no ofrecen duda. Repito, pues, que en los términos expresos de la ley no hay un precio de dinero con relación á una cantidad de obra; y no podía ser de otra manera, puesto que la cantidad de obra no estaba determinada, como lo he demostrado. No estando la propuesta incorporada en la ley, mal pudo fijarse precio con relación á ella. Los que han estudiado los antecedentes de este asunto, saben que la ley, en el fondo, no era más que una autorización al Poder Ejecutivo para estudiar la idea contenida en los planos, dando á la vez al señor Madero la seguridad de que las obras serían contratadas con él, una vez que estuviesen definitivamente aprobadas; seguridad legítima que era menester acordar á fin de captar los capitales europeos, necesarios para hacer los costosos estudios.

Aunque pudiera hacerlo lógicamente, no quiero yo deducir de este aspecto negativo de la ley, que el hecho de no estar claramente expresado el precio, sea una base de interpretación

absoluta contra la cual no se puede argüir; no. Es mi ánimo tan sólo proceder ordenadamente en el comentario, estableciendo, en primer lugar, el sentido recto del texto legal.

Paso ahora al terreno más delicado de las interpretaciones, y pido á la Cámara me perdone la fatiga que ha de causarle el árido análisis que me será forzoso hacer. Procuraré ser muy breve.

Puesto que de una parte hay una obra cuya construcción se ha sancionado, y de otra parte hay una cantidad de dinero votada, lo natural y lógico es presumir que entre la obra autorizada y la cantidad asignada hay correlación; y como en materia de obras, de la correlación de la cantidad asignada con el trabajo que ha de hacerse resulta el precio, es una suposición muy plausible que los 20.000.000 que la ley autoriza á emitir sean el precio de la obra, que la misma ley autoriza á contratar.

Me parece que no se puede presentar en términos más claros y más ingenuos el razonamiento de los señores que sostienen la interpretación limitativa.

Si en este momento se presentara por primera vez esta cuestión, si yo tuviera que abrir opinión en el primer Parlamento en que ella se suscitara, no sé qué opinaría; probablemente lo hiciera en un sentido lato. Empero, el caso es diferente: nosotros somos sucesores, venimos después de muchos otros que, en la hora oportuna, fueron llamados á interpretar esto mismo y que lo interpretaron con plenas facultades. No es al Poder Ejecutivo actual, ni al Congreso actual á quien se ha presentado el primer conflicto de estas opiniones. La interpretación que hoy buscamos se pronunció nada menos que en el año 1884, siendo Ministro del Interior el doctor Irigoyen.

Además he de demostrar que por actos sucesivos, todas las administraciones que ha tenido el país, con excepción de un solo caso, el decreto del Ministro Escalante que ha invocado el señor diputado por La Rioja, han venido coincidiendo en aquella interpretación de la ley, según la cual ésta no contiene un límite legal, del que no puede pasar el costo de las obras. Y siendo esto así—después que una serie de administraciones ha comprometido la fe pública en contratos que han creado derechos en favor de personas privadas, derechos que están al amparo del poder judicial—¿nos será acaso lícito penetrar en

el terreno de esta cuestión como en terreno virgen y opinar sin consideración á antecedente alguno? Por ese mal procedimiento sólo conseguiríamos crear para nuestro país una situación semejante á la que hemos deplorado en otros países de inferior civilización, donde las administraciones subsiguientes se han creído con facultad de anular todos los derechos emanados de actos de admistraciones anteriores. ¡No, señores, no tomemos ese mal camino! Sí, pues, consigo probar que existe una interpretación autorizada de la ley de 1882, habré establecido á la vez que no nos es lícito innovar en esta materia, dando una interpretación contraria.

La situación es clara. Hay actos anteriores que son la interpretación autorizada de la ley de 27 de Octubre. Respetémoslos. Ellos nos obligan; porque nosotros no tenemos mejores títulos que los Parlamentos anteriores, y la Administración actual tampoco tiene mejores títulos que las administraciones anteriores, para ejercer las atribuciones que la Constitución atribuye, no nominalmente al presidente A ó B, sino al Presidente de la República; no á este ó al otro congreso, sino al Congreso Nacional.

He ahí el criterio con que debemos considerar la cuestión.

El año 1884, cuando se firmó el primer contrato, á que aludía el señor diputado doctor Alem...

Sr. Alem.—El del año 1886.

Sr. Gómez (I.)—El de 1884 es un contrato que, si bien es de carácter definitivo, contiene una porción de cláusulas provisionales, como lo voy á demostrar.

Sr. Alem.—Es el de 1886 el que tiene esas cláusulas.

Sr. Gómez (I.)—El que ha leído el señor diputado es el de 1884. No crea el señor diputado que me voy á permitir rectificar una sola expresión suya sin estar...

Sr Alem.—Es lo mismo.

Sr. Gómez (I.)—No, señor, no es lo mismo. No hay que incurrir en confusiones.

Se trataba, pues, el año 1884, de formular el contrato á que había sido autorizado el Poder Ejecutivo por la ley de 1882.

¿Qué es lo que ese contrato debía contener? En primer lugar, la descripción y especificaciones de la obra que había de construirse; en segundo lugar, el pago y demás condiciones.

¿Qué es lo que el contrato estipuló respecto de la obra? Que la obra del puerto fuera ejecutada de acuerdo con las nuevas propuestas del señor Madero, aprobadas en los primeros días del mes de Diciembre de ese año; pero determinó á la vez que las propuestas podían ser modificadas de acuerdo con futuros estudios definitivos Por manera que el contrato firmado por el doctor Irigoyen deja la obra indeterminada, puesto que no contiene la descripción y especificaciones definitivas.

¿Y en cuanto al precio, qué dice? Sin duda que á las partes de ese contrato les asaltó la natural perplejidad en que se encontraría cualquiera que se viera en el caso de fijar el precio de una obra no determinada aún. Pero el señor Ministro encargado de concertar las bases del contrato, consideró previsor estipular la cláusula siguiente: «Artículo 10. Queda entendido y acordado que el costo total de las *obras propuestas* en ningún caso excederá para el Gobierno de los recursos votados por la ley de 27 de Octubre de 1882, es decir de 20.000.000 de pesos oro sellado moneda nacional en «Obligaciones del Puerto...» Téngase que esas propuestas, como acabo de explicar, no eran definitivas, sino provisionales, ó en otros términos sujetas á modificaciones.

Al leer esto, cualquiera puede creer que ese Ministro, al interpretar la referida ley, entendía que ella contenía un límite de costo para las obras, y que por eso estipulaba que en ningún caso excederían de los 20.000.000 de recursos votados. Pues quien tal creyera, estaría equivocado, y para convencerse de su error, bastaríale confrontar con la cláusula trascripta la parte final de la misma y otras. En efecto, esa parte final dice: «calculadas (las «Obligaciones») *á este solo efecto* al precio que tenían en Londres en la fecha de la ley los fondos argentinos de la misma renta y amortización». La cláusula íntegra se refiere, como se ve, á las obras y presupuestos definitivos que debe *proponer después* Madero, y es á *ese solo objeto* que se fija precio á las «Obligaciones». Este no es un distingo fútil, no; él está tomado de la economía del contrato, puesto que por otra cláusula el Poder Ejecutivo se reserva el derecho de introducir modificaciones repito en las mismas *obras propuestas* á que el artículo citado se refiere. Lo que la cláusula significa es: que Madero no puede proponer obras por más de 20.000.000, pero no que el Poder

Ejecutivo se reconociera inhabilitado para introducir modificaciones que importaran una mayor suma. Es decir, que si ese artículo fija un límite, ese límite se refiere al monto de las obras que *presupuestará* Madero, pero no á aquellas que, fuera de su presupuesto, tuviese á bien introducir el Poder Ejecutivo. A éste el contrato no le fija límite; de donde se deduce que el Poder Ejecutivo, al otorgar ese contrato, no creía que la ley ponía límite de costo á las obras.

Otro argumento demostrará también que, según el contrato de 1884, los 20.000.000 de la ley del 82 no son el límite que se busca hoy con tanto afán.

Las «Obligaciones» en la fecha á que el artículo 10 citado refieren valían el 96 %, lo que da el resultado total en dinero de 19.200.000 pesos oro sellado. Madero podía *proponer*, según el contrato, obras por valor de 19.200.000 pesos. Su derecho sobre ese punto es evidente. Y bien; si propuestas las obras por ese precio y aceptadas, sucediera que en la época de los pagos las «Obligaciones» estuviesen á 80 %, ¿de dónde se tomarían los 3.200.000 pesos que importaría la diferencia? ¿Debería perderlos Madero? No; porque no tomó las «Obligaciones» á firme. Es claro que tendría que pagarlos el Gobierno, pidiéndolos al Congreso en virtud de la ley del 82, que lo autorizó á contratar las obras. Luego, pues, es cierto que el contrato 1884 no significa que el Ministro que lo firmó entendiera que el importe de las «Obligaciones» contuviera el límite del precio de las obras.

Pero hay un argumento más que reforzará esta demostración. Según la ley y el contrato, además del costo directo de las obras, se debía pagar al empresario el 6 % de interés sobre el valor de los certificados mensuales hasta su chancelación. Esa suma, poca ó mucha, ¿de dónde debía tomarla el Gobierno, á que debía imputarla? La imputación es obvia: á las obras; pero, según los que sostienen la intepretación restrictiva, es difícil saber de dónde se sacarían los fondos. Para mí, según el contrato que comento, la cuestión es clara: los intereses no deben pagarse con «Obligaciones»; y si no deben pagarse con esos recursos, sino con otros, resulta que se puede aplicar al costo de las obras del puerto, otros fondos que los 20.000.000 de obligaciones, y que por consiguiente ellos no son un límite de costo.

Mientras más estudio la economía y el espíritu del contrato Irigoyen-Madero, más me persuado de que su interpretación puede reducirse á este dilema: ó ese contrato implica una incongruencia de términos ó reconoce que el costo de las obras no está limitado por el valor de las «Obligaciones».

Contemplemos las cosas bajo otro aspecto. Considerar como precio un valor comercial que no es moneda, es exponerse á las fluctuaciones de ese valor, y estas fluctuaciones tienen que rematar en extralimitaciones de aquel supuesto precio, fluctuante é incierto.

Sr. Barroetaveña.—Eso lo dice el Ministro que firmó el contrato: que las obras nuevas son una extralimitación.

Sr. Gómez (I.)—Paso á otro punto.

Se ha hecho mucho hincapié en una cláusula de este contrato en virtud de la cual...

Sr. Dávila.—Se refiere á la primera del artículo 11.

Sr. Gómez (I.)—No; me refiero al artículo 12.

El contrato de Diciembre del 84, contiene este artículo, sobre el cual hizo mucho hincapié el señor diputado, que me ha precedido en el uso de la palabra, reprochando al señor miembro informante de la Comisión que no lo hubiera invocado ó no se hubiera fijado en él: reproche que me ha hecho tomar parte en esta cuestión, comprometiéndome yo á suplir, sin duda desventajosamente...

Sr. Cantón.—Con ventaja.

Sr. Gómez (I.)—... al señor diputado, que era quien debía dar la explicación.

El artículo 12 del contrato de 1884, contiene esta cláusula: «Queda también entendido y acordado que una vez aprobados los planos, estudios definitivos y presupuestos detallados, el volumen á pagar por excavación, terraplenación y muros será el determinado por las secciones y perfiles de los planos que apruebe el Gobierno; no haciéndose mayor pago ni admitiéndose reclamación alguna aun cuando los constructores tengan que mover mayor volumen, para dar á los canales, diques y terraplenes las dimensiones fijadas».

Esta cláusula, señor, se ha interpretado de esta manera: los contratistas han tomado sobre sí la responsabilidad de hacer todas las obras expresadas en la propuesta del señor

Madero del año 82, corriendo por su cuenta todas las modificaciones que quiera introducir el Gobierno, todas las diminuciones de precio de las Obligaciones, etc.

No hay más que leer el artículo con cierto detenimiento, para comprender que no es así.

He aquí su verdadero sentido: una vez establecido el plano del puerto, una vez aceptados y aprobados los presupuestos, cualquier error que hubiere—como por ejemplo, si las especificaciones dijeren que para levantar uno de los muros hay que hacer 200 ó 300 metros cúbicos de mampostería, y resultase que son 500—el exceso de obra es de cuenta de los empresarios, que no tienen derecho á un aumento proporcional del precio; ó si, para excavar una dársena ó un canal de los que están comprendidos en el proyecto, se calculó tal volumen de excavación y tal cantidad de muros, y resultó que hubo error de cálculo, que se hizo mayor excavación—ese error no será en algunos casos bonificado á los empresarios.

Se comprende que por desconfianza, por un temor muy prudente en el Gobierno de que los ingenieros se equivocaran por negligencia ó que tal vez cometieran un error voluntario con el objeto de hacer pasar el proyecto, cosa que ya había sucedido en otras obras, disminuyéndolo en sus proporciones, con el propósito de que, comprobado ulteriormente de una manera efectiva que se había hecho mayor obra que la que estaba presupuestada, se les abonara un precio supletorio por vía de bonificación, se comprende, repito, que para evitar todos esos inconvenientes el Gobierno dijera: no pagaré más que lo presupuestado. Pero no se comprende que cuando la obra se hiciera en mayor extensión de la presupuestada con consentimiento y por órden del Gobierno, no se pagara el exceso concertado por acuerdo de las partes ú ordenado por el P. E. Aplicar la cláusula 12 á este último caso, sería un error garrafal y una injusticia.

La hipótesis que prevé el artículo 12 es la de un exceso de trabajo y costo efectivo en las obras presupuestadas: *el error de presupuesto es á cargo de los empresarios. Pero no comprende ese artículo las obras fuera de presupuesto que mande construir el Gobierno.* Este punto está regido por otra cláusula del contrato que reserva, con sabia previsión para el Gobierno, el derecho de introducir modificaciones.

Los razonamientos que he presentado demuestran á mi juicio que según el contrato firmado por el doctor Irigoyen, los 20.000.000 de Obligaciones *no eran un límite al costo de las obras.*

Pero vamos ahora al contrato subsiguiente, al del año 86. En esa época se tienen ya los planos definitivos y de detalle y se han fijado los precios, que ascienden á la suma de 19.700.000 pesos; es decir, que el contrato del 86 excedía en 500.000 pesos la base provisional que daba el contrato del año 1884.

Si comparamos ese precio, añadiendo sólo 300.000 pesos (cálculo aproximativo) por los intereses de los certificados, con el precio probable de las «Obligaciones», estimadas, término medio á 80 %, tendremos, que el contrato de 1886 excedió en 4.000.000 de pesos oro el límite supuesto de la ley. Por manera que el día mismo en que la ley se convertía en contrato y creaba relaciones obligatorias entre un particular y el Gobierno, ese mismo día, el Poder Ejecutivo la interpretaba en el sentido de que la autorización para emitir 20.000.000 de «Obligaciones» no importaba limitar al precio de ellas el costo de la obra. ¿Y quién dijo entónces ni dice ahora que aquel contrato fuera nulo, que importara un abuso del Poder Ejecutivo y una extralimitación de la ley?

Paso por alto los actos de las administraciones siguientes, que han sido explicados y justificados por el miembro informante de la comisión de una manera irrefutable.

Estudiemos ahora los actos de los parlamentos correlativos á los del Poder Ejecutivo. Cuando este se apercibió de que se agotaban los recursos procedentes de las Obligaciones, se dirigió al Congreso, dándole cuenta de todo lo relativo á las obras del puerto y pidiéndole una asignación supletoria de fondos para continuarlas. ¿Qué hizo el Congreso en presencia de esa requisición? Yo tenía dudas sobre el particular, pero las apreciaciones del diputado por Entre Ríos, Presidente de la Comisión de presupuesto, señor Berduc, corroboradas por las del anterior Presidente, tuvieron para mí la fuerza de la mejor y de la más concluyente de las demostraciones. Esos presidentes respetables y respetados de la Comisión de presupuesto, nos han dicho que cuando aconsejaron el despacho de los presupuestos del 93, 94 y 95 lo hicieron á sabiendas de que se trataba de

aumentar los fondos votados por la ley del 82, y que consideraron muy regular el procedimiento. ¿Acaso una ley no puede asignar fondos por partes? Cuando se va á hacer una obra pública de largo aliento, cuyo costo definitivo no se conoce, que no se conoce tampoco cuál es la importancia de las necesidades que va á servir, como sucedía con este puerto, no es prudente y discreto sancionar recursos parcialmente? ¿No podía ser esa la mente de la ley, al establecer la emisión de los 20.000.000 de «Obligaciones»? Así lo consideró la Cámara, me inclino á creerlo, cuando agotados esos 20.000.000 de pesos en «Obligaciones», se votaron sucesivamente después, en varias partidas, creo que 5.800.000 pesos para continuar las obras, de acuerdo con la ley del 82.

Sr. Berduc—Más, señor diputado: cuando la primera partida pedida el 92 por el Poder Ejecutivo, la Comisión no quiso votar en títulos y le dió en dinero porque no quería que se hicieran mayores emisiones, porque los títulos del puerto Madero habían llegado á valer 31 %, por la razón que antes invocaba, antes de haber sido recibidos por los empresarios, en razón de haber caído en el empréstito de consolidación.

Sr. Gómez—Entonces pregunto ¿dónde está la irregularidad? Con lo que acaba de decir el señor diputado, la Cámara debe quedar persuadida de que el Congreso interpretó la ley como el Poder Ejecutivo, es decir, que la ley de 1882 sólo asignó una parte de los fondos necesarios para las obras.

Sr. Alem—Eso no quiere decir que no se haya violado la ley; que los señores diputados de la comisión de presupuesto...

Sr. Gómez—Es un acto legislativo, no una opinión de diputados, y no se me hagan en este caso distingos.

Sr. Berduc—Algo más: la Cámara sabe, me permito recordárselo, que el año pasado el Poder Ejecutivo solicitó 1.500.000 pesos para la continuación de las obras del puerto.

El señor Madero ocurrió á la Comisión de presupuesto, porque el Presidente de esa Comisión manifestó á sus colegas la imposibilidad en que estaba el Erario para desembolsar esa cantidad, porque no había en la renta de ese año una partida para poderla destinar á la continuación de las obras, y entonces se convino en disminuir la suma de un millón y medio á un millón, estableciendo en la leyenda: *á cuenta de la prosecución de los trabajos del puerto Madero.*

De tal manera, que no sólo se pudiera gastar el millón que se autorizaba, sino que se fuera gastando, como ha dicho el señor Ministro, hasta la completa terminación de las obras.

Sr. Gómez (I.)—Entonces tenemos, pues, actos concordantes y contestes del Poder Ejecutivo y del Poder Legislativo, interpretando la Ley de 1882 en el sentido de que en ella no había limitación de costo para las obras.

Y voy á decir algo más, señor Presidente: el señor Ministro nos ha manifestado que á este respecto había opinado uno de los asesores legales del señor Presidente de la República, la cual opinión reclamaba el señor diputado por La Rioja con ansia vehemente. Según el señor Ministro, el señor Procurador General de la Nación dictaminó que los recursos votados por la ley de 1882 para estas obras no sólo eran los 20.000.000 de «Obligaciones», sino también 15.000.000 más calculados como producto de la venta de la tierra. De manera que según el parecer de uno de los asesores legales del Presidente de la República, el más autorizado, la sanción de 1882 puede interpretarse como una autorización al Poder Ejecutivo para gastar 35.000.000.

Sr. Alem—Es preciso no saber leer el español para interpretar así.

Sr. Gómez (I.)—Esa opinión comedida del señor diputado va nada menos que contra la autoridad del señor Procurador general de la Nación, de una persona que aparte de su alta jerarquía, goza de justa reputación entre los que estudian el Derecho. Me parece que eso sólo bastará para que la Cámara aprecie debidamente el desdén del señor diputado por la opinión del doctor Kier.

Sr. Alem—Es una opinión emitida en el desempeño de una función.

Sr. Gómez (I.)—De función y de ciencia y de autoridad... Razón de más, porque tiene sobre sí la responsabilidad, porque se ocupa de eso y porque está alejado de las pasiones de la política.

Sr. Alem—¿Y por qué no lee el artículo tan terminante, que dice: se aplicará al pago de las obras, etcétera?

Sr. Gómez (I.)—¿Y ahora me viene con eso? Pero yo le he mostrado que lo he leído y le he demostrado también los

errores de interpretación en que el señor diputado ha incurrido.

Y bien: mi exposición ha puesto de manifiesto que desde 1884 hasta la fecha, el Congreso, el Poder Ejecutivo y sus asesores han pensado y se han conducido, entendiendo de una manera conteste que la ley de 1882 *no fija un límite*, del cual las obras no deben exceder.

¿Quiere esto decir que las obras no tienen límite y que pueden continuar indefinidamente? No, señor. Sí que tienen un límite; y él está en las obras mismas. El señor Ministro nos ha dicho que con las últimas modificaciones introducidas por el Poder Ejecutivo, los objetos de la ley del 82 quedan cumplidos y cancelado el contrato.

He terminado el comentario. La ley de 1882 está interpretada por los Poderes públicos. En esa interpretación se ha fundado el contrato primitivo con el señor Madero, que comprende todas las modificaciones subsiguientes, para cuyo pago el Poder Ejecutivo nos pide los recursos que este proyecto propone. En presencia de esta conclusión, que establece implícitamente la validez del contrato Madero, ¿podremos, alucinados por la presente economía de 4.000.000, rescindir de hecho ese contrato, arrojar á la calle al señor Madero y llamar empresarios más baratos? No me adelantaré al voto de la Cámara. Ella resolverá esta cuestión que... no es cuestión.

No dejaré la palabra sin hacerme cargo de un argumento que se ha presentado con muchos alardes. *Contra la serie de actos administrativos y parlamentarios que he citado, se invoca* UNO SOLO, *pretendiéndose que tenga mayor fuerza que los otros y que los invalide y destruya.* Cualquiera que esté acostumbrado á estudiar los documentos públicos, sabe perfectamente bien que ellos son considerados sin autoridad cuando hay mayor número de documentos iguales, que establecen lo contrario. Entonces, pues, la autoridad interpretativa de este *famoso decreto del 93*, está enervada por todos los actos anteriores y posteriores del Poder Ejecutivo. *Con esto más: que están en contra de ese decreto las sanciones legislativas á que he hecho alusión* y que ha explicado perfectamente bien el señor Presidente de la Comisión de presupuesto.

No continuaré mi demostración. Pienso que lo dicho es bastante.

Pero no puedo silenciar una reflexión que me sugiere el contemplar la diferente manera como ha sido debatida esta cuestión en esta Cámara y en el Honorable Senado.

Parece extraño que siendo ambas Cámaras del mismo origen, animadas por igual patriotismo, con el mismo mandato legislativo, con los mismos anhelos por el bien público, tengan no obstante, dos criterios tan distintos; es así, sin embargo, y nada lo demuestra como esta cuestión. El Honorable Senado, ¡qué discreto y qué práctico! La oposición fué manejada allí por el doctor Irigoyen. Todo lo que se debía decir, se dijo; todo lo que se debía reservar, quedó reservado. Y ¿qué es lo que se reservó? Se reservó la cuestión de si estaba ó no estaba vigente el contrato con los señores Madero. ¿Por qué? Porque esa es una cuestión judicial, una cuestión de rescisión de contrato. Y basta indicar que se trata en este caso de saber si un contrato se ha de rescindir ó no, para que, cuando menos, nuestra competencia se ponga en duda. La idea de la rescisión de contratos por acto parlamentario, repugna con nuestro régimen de gobierno. Rescindir contratos no sólo no es una función legislativa, sino que nos está vedada, porque nos está vedada toda función judicial en la esfera del derecho privado. Ejercerla en el caso presente, sería convertirnos en juez y parte; hacernos justicia por nosotros mismos, que es una forma ruin de tiranía. El Honorable Senado procedió con cordura dejando de lado esta cuestión. Pensó quizá que el Poder Ejecutivo, que es el poder administrador, la arreglaría, aprovechando las ventajas que la situación le proporcionaba, y que por lo mismo era prudente que el Senado no comprometiera opiniones. Yo desafiaría á cualquiera que pretendiera sostener los derechos de los señores Madero, á que fuera á buscar un argumento en las actas del Senado; estoy seguro de que no lo encontrará, porque la oposición fué allí bastante discreta. Pasemos al debate en esta Cámara, y la situación cambia: *los pretendidos argumentos que aquí se han aducido en contra de los señores Madero importan, á mi juicio, un arsenal de armas á favor de ellos, con el que seguramente no habían soñado.*

Veamos ahora lo que debía decirse.

En la serie de actos sucesivos que he comentado, hay

no sólo el valor legal y jurídico de cada acto, sino la experiencia que debemos cosechar. Es en este sentido, sin duda, que ha prevalecido en el Senado una opinión, en que ha convenido el mismo Poder Ejecutivo, cuando ha dicho: «Habría sido apetecible mayor corrección en estos procedimientos». *¿Por qué? ¿Acaso porque con esa mayor corrección se habrían evitado reprensibles despilfarros y abusos? No, señor. Los que conocen las obras mejor que yo, han dicho que no hay peso gastado que no esté representado por un trabajo correspondiente.*

La lección que debemos recoger no es de escarmiento ó de arrepentimiento, sino de previsión. No siempre se han de encontrar empresarios tan honestos como el señor Madero.

He ahí lo que había que decir sobre esta cuestión.

El Senado lo ha dicho, y yo siento que nos hayamos desviado del camino que él nos trazó. Lo siento de veras.

He concluído y pido á la Cámara me excuse si la he detenido más tiempo del necesario.

Varios señores diputados—¡Muy bien! ¡Muy bien!

Sr. Barroetaveña—Pido la palabra.

Sr. Pizarro—¿Si me permite el señor diputado?

El señor diputado por la capital parece que va á hacer uso de la palabra, y como la hora es avanzada...

Sr. Dávila—Yo también necesitaría contestar al señor diputado por Salta.

Sr. Cortés Funes—Entonces pasemos á cuarto intermedio.

—Pasa la Cámara á cuarto intermedio, siendo las 7.40 p. m.

Carlos I. Williams,
Director del servicio estenográfico.

SESIÓN DE LA H. CÁMARA DE DIPUTADOS

4 de Noviembre de 1895.

Señor Presidente—Se pasará á la orden del día.

Continúa la discusión pendiente sobre el artículo 1º del proyecto de ley sobre terminación de las obras del puerto Madero.

—Véase la sesión anterior.

Sr. del Valle—Pido la palabra.

No pensaba, señor Presidente, hacer uso de la palabra sino cuando se tratara el artículo 2º del despacho de la Comisión de Obras Públicas, que he firmado en disidencia; pero las proporciones que ha tomado este debate, los principios en él sostenidos y las afirmaciones hechas, me obligan á dar de una manera brevísima las razones que han hecho que acompañe á la Comisión en la parte fundamental del despacho que ella ha presentado.

Yo estoy de acuerdo con los principios sustentados por los señores diputados por Buenos Aires y por La Rioja, doctores Alem y Dávila, en lo que se refiere al proceder, en mi concepto irregular, del Poder Ejecutivo, que autorizó gastos fuera de los límites de la ley del 82, que fijaba la cantidad de 20.000.000 de pesos oro para la realización de las obras del puerto.

Me felicito de que tan distinguidos miembros de esta Cámara hayan defendido principios que considero sanos, por los precedentes que pudieran sentarse aceptando en silencio estos procederes irregulares. Esos distinguidos colegas no han hecho sino repetir lo que el eminente senador por la capital, doctor Irigoyen, sostuvo en resguardo de los principios que deben mantenerse invulnerables. Es decir, no aceptar resoluciones del Poder Ejecutivo autorizando gastos no sancionados antes por el Honorable Congreso.

En cuanto á la otra cuestión promovida por el señor diputado por La Rioja, respecto de la diferencia entre los precios

unitarios que sirvieron de base al contrato y los precios actuales, yo también estoy conforme, aunque no creo que revista la magnitud que el señor diputado por La Rioja le asignaba, ni el informe mismo del Departamento de Obras Públicas, estimándola en un ciento por ciento.

Me he preocupado, señor Presidente, de este asunto en cumplimiento de mi deber, y tratando de suplir mi insuficiencia en estos asuntos, con datos de personas entendidas y competentes. He recurrido hasta á las fuentes que podían ser sospechadas de parcialidad, de una parcialidad contraria á los señores Madero; he pedido informes á ingenieros, me he informado de constructores, y resulta que hoy, efectivamente, existe una diferencia entre los precios unitarios y los precios actuales; pero ella alcanzará, como término medio, tomando en su conjunto los elementos de las obras del puerto, á un 40 por ciento.

Esta diferencia entre los precios unitarios que sirvieron para contratarlas y los precios actuales, fué la que influyó en mi espíritu y la que hizo que buscara el medio de obtener ventajas para el erario público, porque indudablemente las tarifas unitarias eran perjudiciales para la Nación y beneficiosas para la empresa constructora del puerto.

Pero antes de entrar á buscar la fórmula de remediar este inconveniente, creí de mi deber plantear una cuestión fundamental en mi concepto, y era esta: Hasta dónde alcanzaba el derecho de los señores Madero para exigir continuar las obras del puerto y terminarlas.

Estudiando la ley del 82, estudiando los contratos sucesivos, todas las medidas adoptadas por el Gobierno de acuerdo con los contratistas, llegué á esta conclusión: que los señores Madero tienen el derecho de concluir y terminar las obras del puerto y no era posible alterar los precios unitarios convenidos. Y esta conclusión á que yo he arribado, es la que ha fundado la razón de mi firma al pie del despacho de la Comisión.

Señor Presidente: puedo estar equivocado; siento que mi palabra no tenga la autoridad necesaria para abonar la conclusión á que llego; pero descanso en la conciencia que tengo de que la honestidad siempre preside mi actitud como diputado al Congreso argentino; creo en conciencia, creo honestamente,

que los señores Madero tienen derecho á concluir las obras del puerto.

He ahí explicada de una manera terminante la razón de mi firma al pie del despacho de la Comisión.

No tengo nada más que agregar.

VARIOS SEÑORES DIPUTADOS—*¡Muy bien!*

SR. DÁVILA—Pido la palabra.

El discurso del señor diputado por Salta me ha determinado distraer, por algunos momentos más, la atención de la Cámara, en la discusión del artículo 1°.

El señor diputado ha afrontado la cuestión *bajo una faz nueva*, con la habilidad y con el talento que todos nos hacemos un placer en reconocerle.

Se ha propuesto el señor diputado demostrar que los actos del Poder Ejecutivo más culminantes, en el curso de toda la operación, son una interpretación de la ley en el sentido de que ella no determina un máximum de gastos á autorizar por el Poder Ejecutivo.

Si hubiera de seguirlo en el curso de su argumentación, debería distraer á la Cámara más tiempo del que me propongo distraerla. No he de seguirlo, pues, en su sistema de exposición, y he de reducirme á dos ó tres conclusiones.

Sostengo, con la ley y con los antecedentes de la misma, que hubo cantidad de obras propuestas por los empresarios y hubo un máximum de precio establecido para ejecutarlas; y no sólo hubo un plan provisional del puerto presentado por los señores Madero en 1882, sino que hubo cantidad de obras expuestas en su propuesta. Y ese plan provisional en que se determinaba la disposición y distribución del puerto y esa cantidad de obras á que acabo de referirme, desenvueltas en su propuesta, fueron los fundamentos de la ley, á términos que, *sin ello la ley no se habría dictado*. Los planos existen en los archivos, y la propuesta de los señores Madero está archivada también en diversas oficinas públicas y está registrada en el *Diario de Sesiones*.

Hubo cantidad de obras, señor Presidente, porque el señor Madero en diferentes bases, señaladas por letras, dijo que se comprometía á hacer estas obras: cuatro diques, dos dársenas, un puerto militar, terraplenes, muro exterior, canal exterior, y

tal cantidad de depósitos, por la suma de 18 millones y tantos mil pesos, que era su cálculo primitivo. Por consiguiente, cuando la ley aprueba una propuesta en estos términos determinando que ella es la base del puerto que definitivamente debe contratar el Poder Ejecutivo, queda determinada la cantidad de obras y la cantidad de dinero á gastarse.

El año 1884, por primera vez, el Poder Ejecutivo tomó una determinación con el señor Madero, determinación que vino realmente á fijar relaciones de derecho entre el señor Madero y la Nación; porque la ley, como lo saben los señores diputados, se limitó á una simple autorización al Poder Ejecutivo para contratar ó no contratar con dicho señor, según lo creyese conveniente, la construcción de las obras del puerto.

Después de algunas vacilaciones y determinaciones, algunas de las cuales ha expuesto el señor diputado por Salta, entre ellas el nombramiento de una Comisión asesora especial, después de esto, recién se decidió el Poder Ejecutivo á contraer la obligación con el señor Madero de construir por su intermedio las obras del puerto. Tal es el contrato de 1884.

En ese contrato, el Poder Ejecutivo fijó la interpretación que daba á la ley, en cuanto á la cantidad de obras á hacerse y la cantidad de dinero á gastarse.

En ese contrato, negociado, concertado y firmado en vista de los estudios nuevos que trajo el señor Madero, ya de la firma de los señores Hawkshaw Sons & Co., se determinó las obras á hacerse: todas las mencionadas en la propuesta de 1882, menos el puerto militar. Todo lo demás estaba incluído allí, y se dijo: las obras han de ser las que están mencionadas aquí, salvo las modificaciones que los estudios definitivos aconsejen, y ellas se han de ejecutar por un máximum de tantos millones.

En el decreto del Poder Ejecutivo, en los documentos en que el Poder Ejecutivo manifestó su opinión y la razón determinante de ella, se estableció que habiéndose demostrado que las obras podían ejecutarse dentro de los términos de la ley, es decir, que la cantidad de obras determinada en la ley podía ejecutarse dentro de la suma máxima que la ley autorizaba, en virtud de esto fué que contrajo con el señor Madero la obligación de hacer las obras definitivas.

A tal punto, señor Presidente, es exacto lo que acabo de

afirmar, que si no hubiera sido ésta la persuasión del Poder Ejecutivo en virtud de los planos y presupuestos provisionales del año 1884, según los cuales las obras podrían hacerse dentro de los 20.000.000 de pesos, el contrato no habría sido reformado.

Me ha de permitir la Cámara que suprima en lo posible el raciocinio propio, para presentar la prueba documentada.

El inciso 1° del artículo 11 de ese contrato que, como he dicho, es el fundamento, la base de las obligaciones entre el Poder Ejecutivo y el concesionario, está concebido en estos términos: «Que el costo total de las obras propuestas, en ningún caso excederá para el Gobierno de los recursos votados por ley de 27 de Octubre de 1882, es decir, de 20.000.000 de pesos en oro sellado, moneda nacional, en obligaciones de puerto, calculadas á este solo efecto al precio que tenían en Londres, en la fecha de la ley, los fondos argentinos de la misma renta y amortización».

La cláusula que acabo de leer forma parte del contrato á que me he referido y lleva la firma del señor Madero. Fué el primer acto de la forma de estas dos entidades jurídicas de la negociación, por el cual se estableció, se definió y caracterizó el alcance de la ley del puerto, en cuanto se refiere á la cantidad autorizada.

De suerte que yo presento á la Cámara la prueba de que el señor Madero y el Poder Ejecutivo, la primera vez que se entendieron sobre la materia, aceptaron que el costo de las obras no pudiera exceder de los 20.000.000 autorizados por la ley.

He dicho que, si bien se estableció que más adelante, al hacerse los estudios definitivos, podrían introducirse modificaciones en los planos provisionales, esto no implicaba de ninguna manera la autorización para suprimir obras *ad libitum;* esto no implicaba que no hubiese cantidad de obras pactadas, que el proponente se obligaba á ejecutar.

Voy á presentar la prueba de esta última proposición.

Dice el inciso 2° del mismo artículo 11 del contrato á que he aludido: «Que, si al verificarse y aprobarse los presupuestas definitivos se suprimiese algunas de las obras propuestas» (luego, hay cantidad de obras propuestas, que la ley comprende) «el valor de éstas debe deducirse, para dejar establecido el máximum de costo, á los efectos del artículo anterior».

Es decir, señor Presidente, que habiendo el contrato establecido, por ejemplo, que el muro exterior ha de ser de piedra, y habiendo sido éste presupuestado á razón de 14 pesos 75 centavos el metro cúbico, como precio unitario, si en el contrato definitivo se estableciese otro muro más económico, la cantidad de obra disminuída debía ser deducida del presupuesto provisorio que se aceptó el año 1884, y que era de 18.000.000 próximamente.

Quiere decir, señor Presidente, que si en ese plan del año 1884, legislado por este contrato, se establecían depósitos con capacidad de 326.000 metros cúbicos, y si en el contrato definitivo se suprimían obras por esta cantidad, su importe debía ser reducido del presupuesto que sirvió de base para el contrato, que era de 18 millones.

Luego, entonces, en el presupuesto definitivo, cuando se redujeron 1.200.000 pesos por el muro exterior, y 4.000 por los depósitos, esas cantidades de 1.200.000 pesos y de 4.000.000 debieron reducirse lógicamente, según esta cláusula; de la cantidad de obras que se habían pactado.

Creo que con la cita que acabo de hacer tengo suficiente para justificar la opinión que sostengo de que la ley del 82 implica cantidad de obras, é implica igualmente máximum de precio.

Esta es la interpretación de la ley hecha por el Poder Ejecutivo, con la firma y la aquiescencia de los empresarios; siendo de notar, señor Presidente, que este contrato lleva la firma, como testigos, de tres ex Presidentes de la República, á quienes se les llamó para dar mayor solemnidad al acto.

El señor diputado hacía una serie de argumentos deducidos de detalles, que agrandaba y presentaba como prueba concluyente de que la ley no había limitado los gastos á la suma de 20 millones.

Es decir, que la ley había autorizado al Poder Ejecutivo para gastar ilimitadamente en la ejecución del plan de las obras del puerto. Decía, por ejemplo: si los fondos públicos se colocasen á tal precio, darían 19.200.000 pesos. El presupuesto definitivo aceptado por el señor Madero era más de 19.200.000 pesos. Allí no quedaba, por lo tanto, dinero suficiente para el pago del 6 % de interés que gozan los certificados de las obras,

desde que son expedidos hasta que son pagados; luego el Poder Ejecutivo se veía compelido, aun colocándose en los términos estrictos de la Ley, se veía compelido á falsear ese límite, á pasar esa barrera, y por lo tanto, la Ley misma lo impulsaba á pasarla. Y cuando una ley pone forzosamente al ejecutor en estas condiciones, es porque ella no ha querido ponerle un límite.

Pero, señor Presidente, no solamente forma parte del presupuesto de 20 millones como máximum en fondos públicos la cantidad de obras hechas por los construtores; también forman parte del presupuesto todos los gastos de la ley, incluso la comisión de 7 $^1/_2$ % á los empresarios, é incluso también el interés del capital circulante en el curso de la ejecución de las obras.

El señor diputado, cuando más, habría presentado á la Cámara el primer hecho que importaba ultrapasar los límites que la ley había fijado.

No es de extrañarse, señor, que el Congreso hubiera sido generoso al fijar 20.000.000 como máximum, puesto que el presupuesto primitivamente presentado por el solicitante apenas pasaba de 17.000.000 de pesos; y el presupuesto formado por el señor Hawkshaw, como he dicho hace un momento, no alcanzaba á 18.000.000. Luego hasta 20.000.000 había un buen margen, dentro del cual podía pagarse la comisión de los empresarios y el interés de 6 %.

Pero quiero suponer, señor Presidente, que el Poder Ejecutivo hubiera ultrapasado ese límite desde el primer momento. Y yo digo que ese fué el primer abuso que se cometió contra la ley; que esa fué la primera extralimitación, si acaso se me reprochase la dureza del término.

Y yo pregunto: ¿las extralimitaciones de una ley hecha por el administrador, es la interpretación de ella que puede ser invocada en el Congreso en favor del acto?

¡Si precisamente yo estoy denunciando actos que importan la violación de la ley, y el señor diputado por Salta, esos mismos actos que yo acuso como ilegítimos, los convierte en actos de interpretación auténtica de la ley!

No es posible, entonces, señor Presidente, violar las leyes, desde que la propia violación establece la jurisprudencia interpretativa de las mismas.

Se ha sacado argumento de las autorizaciones sucesivas que ha dado el Congreso, con ocasión de la ley de Presupuesto, para continuar las obras. Y se dice: cuando el Congreso ha autorizado mayores gastos para la continuación de las obras, es porque ha autorizado la prosecución de las mismas bajo la influencia de los contratos extraordinarios celebrados con los señores Madero por el Poder Ejecutivo, y por consiguiente, el Congreso ha aprobado esos mismos actos. Y yo digo: no, no se ha pronunciado el Congreso, de una manera expresa, sobre esos contratos. Si ha callado el Congreso, su silencio no puede interpretarse sino como un silencio, no como una ley. Hace 30 años que están las cuentas de la administración en la Comisión de cuentas del Congreso, sin que el Congreso se haya pronunciado respecto de ellas, y su silencio no puede interpretarse como una aprobación, por su parte, de las cuentas de la administración.

Pero, señor Presidente, el Poder Ejecutivo podía haber dicho al Congreso el año 91, 92 y 93, que le faltaban fondos para continuar las obras.

Indudablemente que le han faltado, han debido faltarle, porque los fondos públicos votados como recursos para la ejecución de las obras no podían ser colocados en Londres, por razones notorias, y no teniendo recursos, desde que no podía colocar esos papeles, era natural que viniera á pedir dinero efectivo. Y el Congreso lo dió; pero no le dijo: es para tal ó cual cosa, sino: es para la ejecución de la ley que el Congreso dictó, y ese dinero ha debido ser gastado por el Poder Ejecutivo en las obras previstas por el contrato de 1886, único contrato que se celebró, y que se celebró con arreglo á la autorización legal.

Debo recordar lo siguiente: que se ejecutaron, como se ejecutan hoy, paralelamente, obras que están dentro del contrato, y obras que están fuera del contrato.

El Poder Ejecutivo, entonces, pudo haber aplicado los fondos que le votó el Congreso por la ley de Presupuesto, en las obras que estaban autorizadas por la ley, no en las obras que no estaban autorizadas por la ley.

Y digo que no estaban autorizadas por la ley, todas aquellas no incluídas en el contrato celebrado dentro del límite máximo que la ley autorizaba.

Se ha dicho, forzando los recursos del talento, que la ley no fija un límite. Vengo demostrando lo contrario.

Pero quiero, cumpliendo siempre mi propósito de presentar, no mis opiniones, sino las opiniones de los contratos, de los textos de las obligaciones y los autos del Poder Ejecutivo respecto de la materia que estamos discutiendo, pedir al señor secretario, siempre contando con la deferencia de la Cámara, que se sirva dar lectura de un alegato del Poder Ejecutivo en que se hace la argumentación que he tenido el honor de desenvolver, descoloridamente, en presencia de esta Cámara.

Esas son las verdaderas interpretaciones de la Ley, hechas por el poder público, en la forma en que las leyes son interpretadas en cuanto pueden serlo por el Poder Ejecutivo, á los objetos de su cumplimiento, es decir, á los altos fines de la Constitución.

Es esa la única interpretación que puede ser tomada en cuenta por el Congreso y por el país.

Sírvase el señor Secretario leer el documento que le entrego.

—Se lee:

«Buenos Aires, Abril 20 de 1893.

En presencia de lo expuesto por la Contaduría general afirmando que la ley número 1257 fija un límite á las sumas que deben invertirse en las obras del puerto de la capital; y visto lo dictaminado por el señor Procurador general de la Nación, de acuerdo con los contratistas señores E. Madero é hijos en su escrito de fojas... negando la existencia de tal límite; y considerando:

1º Que en 26 de Junio de 1882 los señores Madero é hijos presentaron al Honorable Congreso su propuesta para la construcción del puerto de la capital, manifestando que las obras descriptas en ella podrían valuarse en diez y ocho ó veinte millones de pesos fuertes, y que se realizarían todas aquellas economías que no las perjudicasen;

2º Que, en consecuencia, la Comisión de Hacienda presento el proyecto respectivo, y el miembro informante, doctor Carlos Pellegrini, manifestó, refiriéndose á la empresa constructora, que debía realizar la obra, que «una vez aceptada esta empresa por el Gobierno dentro de las condiciones enumeradas, el Departamento de Ingenieros, de acuerdo con ella y en vista de los planos aprobados, fijará el presupuesto detallado. La Comisión ha indicado, de conformidad con el Departamento de Ingenieros, á quien consultó para la redacción de este artículo, el modo y forma en que deben hacerse los presupuestos. De manera que, una vez realizado el contrato, el Gobierno podría saber de un modo exacto, en presencia de los planos y presupuestos, cuál va á ser el costo de estas obras.»

Manifestó también refiriéndose al precio de los terrenos que se ganarán: «que á diez pesos fuertes el metro importarían un valor de diez millones de duros, es decir, *más de la mitad del importe de todas las obras;* y agregó: «Es evidente que la suma que se obtenga de la venta de esa tierra debe dedicarse, en primer término, al pago de las obras que dieren lugar á su formación, ya sea entregando su valor directamente al concesionario, *en vez de títulos,* ó ya sea des-

tinando esa suma á la amortización de los títulos emitidos para el pago de las obras. Creo que la segunda forma será más conveniente; pero pienso que, por el momento, no debe determinarse, puesto que el porvenir nos aconsejará la mejor forma de proceder, y siempre estará en tiempo el Congreso para poder legislar sobre este punto.» Y en la discusión en particular, el mismo miembro informante dijo, contestando una observación del senador Carrillo: «Si el señor senador se refiere al valor aproximativo de la obra, esos datos existen ya, no sólo en el presupuesto que se ha calculado, que tiene que ser un presupuesto aproximativo hecho por el constructor, sino en el cálculo de la oficina de Ingenieros, y que asciende á 18.000.000 de duros.»

«Naturalmente, este cálculo no puede darse como definitivo y exacto, porque es el cálculo aproximativo, en vista del bosquejo de las obras que se van á construir. El día que se fije definitivamente el detalle de las obras, recién podrá conocerse el presupuesto exacto y total, y fijar la suma que se va á invertir.

«Por esa razón, en artículos posteriores se fija el máximum que el Poder Ejecutivo puede invertir en estas obras, habiendo servido de guía á la Comisión la cantidad que aproximativamente ha calculado la oficina de Ingenieros y el mismo empresario. Este ha calculado la suma en 17.000.000, la oficina en 18.000.000, y la Comisión fija el máximum de 20.000.000.»

3º Que en la discusión de la Cámara de Diputados el doctor Gallo dijo, refiriéndose á estas obras, que «en este caso todos los errores de presupuesto y de cálculo que pudiesen venir con motivo de este proyecto, recaerán sobre el empresario, porque la obligación que tiene la Nación es pagarle cada sección de la obra (cuando estuviese concluída) con arreglo á las condiciones del contrato.

«No hay, pues, peligro de que el presupuesto pueda fallar, no hay peligro de que presupuestándose esta obra en 17 ó 18.000.000 de duros, venga á costar 30 ó 48 ó 60, como teme el señor diputado» (Cámara de Diputados, *Diario de Sesiones*, pág 914). Opinión corroborada por el miembro informante de la Cámara de Diputados, Dr. Ruiz de los Llanos, quien manifestó «que el presupuesto formulado por el Departamento de Ingenieros, y que es un anexo á ese informe ó proyecto, sube á la cantidad de 18.979.808 pesos, digamos en números redondos 19.000.000 de pesos fuertes, ó sea el mismo costo calculado en el presupuesto del señor Madero y el mismo también que adopta este proyecto de ley, puesto que él autoriza el gasto de veinte millones como máximum» (Pág. 915).

4º Que todas estas manifestaciones parlamentarias no han sido contradichas ni rectificadas en ninguna de las dos Cámaras.

5º Que la facultad de abonar en dinero efectivo, con el producto de la venta de los terrenos ganados al puerto (art. 1º inciso 9º y art. 2º), debe entenderse dentro del límite de los 20.000.000 de pesos oro sellado á que se refiere el artículo 3º, conforme á los antecedentes parlamentarios citados en el segundo considerando.

6º Que en el contrato de 22 de Diciembre de 1884, se estableció por su artículo 10 que el costo de las obras propuestas, en ningún caso excedería, para el Gobierno, de los recursos votados por la ley de 27 de Octubre de 1882, es decir, de 20.000.000 de pesos oro sellado, moneda nacional, en obligaciones del puerto, calculadas á este solo efecto al precio que tenían en Londres en la fecha de la ley los fondos argentinos de la misma renta y amortización.

7º Que, en consecuencia, las observaciones hechas, tanto por el señor Madero como por el señor Procurador general de la Nación, respecto á la no existencia de un máximum á invertir en las obras del puerto de la capital, quedan desvirtuadas ante los antecedentes relacionados,

El Presidente de la República—

DECRETA:

Artículo 1º Declárase que el máximum de costo para las obras del puerto de la capital autorizadas por la ley de 27 de Octubre de 1882, es la cantidad de

veinte millones (20.000.000) de pesos oro, en obligaciones del puerto, calculadas á este efecto al precio que tenían en Londres en la fecha de la ley los fondos argentinos de la misma renta y amortización.

2º Comuníquese, publíquese é insértese en el registro nacional.

(Exp. 3019 M. 92.)

SÁENZ PEÑA.
W. ESCALANTE.

SR. DÁVILA—Continúo, señor Presidente.

He presentado, pues, señor Presidente, en apoyo de la interpretación que doy á la ley, el texto de la propuesta que le dió origen, el texto de los contratos celebrados en virtud de esa ley, la opinión vertida, con la solemnidad de los decretos oficiales, por el Poder Ejecutivo, y la opinión de los miembros informantes del Senado y de la Cámara de Diputados en el proyecto de Ley que autorizaba las obras.

Están, pues, apoyadas por la firma del empresario, por la firma del Poder Ejecutivo, por el testimonio y la autoridad de los miembros informantes, que constituyen los antecedentes parlamentarios sobre la materia, las opiniones que sustento en este debate. Hay un máximum, hay una cantidad de obras contratadas, hay un máximum de dinero á invertirse en ellas, máximum determinado por el Congreso.

Para terminar, señor Presidente, permítame la Cámara que manifieste una justa extrañeza ante la contradicción que voy á señalar.

El año 82, cuando discutíamos en este recinto, y quizá con más calor que hoy, porque entonces había tiempo para reparar el mal á juicio de los que creíamos que existía, el debate se encontraba empeñado en estos términos. Los opositores á la obra decíamos: ¡Si no hay base de cálculo para establecer 20.000.000 de pesos como máximum! ¡Si esta obra no está estudiada! ¡Esta obra puede costar 20, 30 y 40 millones!

A lo que me contestaba el señor diputado Gallo, aludido en la lectura que acaba de hacerse, y demás sostenedores del proyecto: «No; todos esos temores son ilusorios, son suspicaces, quizás son exageraciones de una pasión patriótica por la defensa del interés público, tal cual cada uno lo entiende; hay un máximum, hay una empresa seria que tiene estudiada larga y profundamente la cuestión; el empresario no se equivoca; no solamente están sus opiniones, su propuesta muy bien de-

tallada, sino que están las opiniones del Departamento de Ingenieros, que encuentra que con esa cantidad de dinero puede ejecutarse».

De manera, pues, señor Presidente, que en defensa del proyecto, en defensa del despacho de la Comisión, que luminosamente sostenía el miembro informante, se establecía que había un máximum. Y con el argumento del máximum se consiguió el voto de la Cámara.

Y hoy, después de 13 años, cuando hemos pasado en 5 millones los 20 votados, tratamos de votar 7 ú 8 millones más, y para llegar á los 30 y tantos, se cambian los papeles. En nombre de los derechos de la empresa, se sostiene que nunca hubo máximum.

Antes, cuando no habíamos pasado ese mílite, había máximum, y hoy, cuando lo hemos pasado, no hay máximum; hoy que hemos pasado la barrera, que las obras se han llevado á cabo, hoy que hemos pasado la suma que se había limitado, se exclama: ¡No hay máximum! Y se sostiene esto con el calor, con el talento y con el ingenio preclaro que hemos tenido ocasión de admirar en la sesión pasada.

Quiero presentar, pues, ante la Cámara, ante el país entero, desde esta tribuna, la más alta de la Nación, esta flagrante contradiccion: que antes de dictar la ley autorizando las obras había un máximum, y que hoy, cuando hemos pasado en 5.000.000 y estamos próximos á llegar á los 12.000.000, se repite: ¡No hay máximum!

He dicho:

Sr. Gómez (I.)—Pido la palabra.

Será muy breve lo que diré, señor Presidente, porque no veo la necesidad de seguir punto por punto la argumentación del señor diputado que me ha precedido en el uso de la palabra.

Presentaré tan sólo dos consideraciones generales: la primera referente á la parte final de su discurso. Ha tratado de presentar una antítesis para que se descubra una contradicción entre la sanción del Congreso el año 82 y el espíritu que informa el proyecto actual. Esa supuesta contradicción no existe sino en la imaginación del señor diputado por La Rioja y se basa sobre una petición de principios: en dar por probado que

la ley del 82 establecía un máximum, cuando justamente es lo que venimos discutiendo y lo que el señor diputado no ha conseguido demostrar.

He demostrado en la sesión anterior, y antes que yo lo han sostenido otros diputados también, que no ha existido límite máximo; y si, pues, en la ley del 82 no había límite máximo, al partir el proyecto de ese concepto, no se pone en contradicción con la sanción del Congreso de 1882.

La otra observación que deseo hacer es personal, para explicar el orden y sentido de la argumentación mía de ayer.

El señor diputado por La Rioja decía, más ó menos, lo siguiente: Dictada la ley de 1882, el Poder Ejecutivo la violó. Pero el diputado por Salta presenta ese acto de extralimitación como un acto de interpretación. Con ese sistema de argumentación jamás se violarían las leyes.

No es ese el sistema de mi argumentación, señor. Empecé por establecer que, según los términos de la ley en su sentido recto y llano, no había límite para el costo de la obra. Demostrada esa proposición, siguiendo á los que penetraron en las vías de la interpretación, decía yo: convengo en que el texto legal es dudoso: interpretémoslo, pues. Pero no olvidemos que no somos nosotros, los miembros del actual Parlamento, los primeros llamados á interpretar la ley; que antes que nosotros, otros Parlamentos habían determinado su alcance; que antes que el actual Poder Ejecutivo, otros Presidentes también la habían interpretado con igual capacidad constitucional. Y fué, por este sistema de argumentación, que establecí que por el contrato de 1884 el doctor Irigoyen había excedido el supuesto límite de los 20.000.000 de pesos en «Obligaciones»; que por el contrato de 1886 se había incurrido en igual exceso; que todas las administraciones siguientes, con exclusión del decreto del Ministro Escalante, leído recientemente á pedido del señor diputado, habían interpretado la ley de la misma manera. Recordé también que el Congreso había concurrido á esa misma interpretación, considerando los 20.000.000 votados en 1882 como asignación parcial; que había ratificado reiteradamente la misma interpretación, dando nuevos fondos para que se completaran las obras.

He ahí las dos observaciones que deseaba hacer.

Por lo demás, la Cámara comprende que si volviera yo á andar por el camino anteriormente recorrido y hoy trillado por el señor diputado, tomando uno por uno sus argumentos é insistiendo en rebatirlos, fatigaría á la Cámara. No lo haré.

Ella ha tenido la deferencia de escucharme ayer benévolamente; recuerda, sin duda, las razones que expuse; las comparará en su ilustración con las del señor diputado, y con su voto dará la razón á quien mejor la haya mostrado.

Empero, á riesgo de pasar por tedioso, rebatiré algunos de los argumentos que en la sesión de hoy se ha servido presentar una vez más el señor diputado por La Rioja. Ante todo diré que, según mis recuerdos, la versión que ha hecho de la propuesta del señor Madero, de 1882, no es de una fidelidad irreprochable. En efecto, dicha propuesta no habla de dos dársenas, sino de una sola; diferencia, á mi entender, tan grande, que importa casi doblar la obra. La propuesta dice que los muros perimetrales *serán pagados por los compradores de los terrenos*, luego no estaban incluídos en los veinte millones como lo ha dicho el diputado Demarchi. Por otra parte, aunque la versión hubiera sido más fiel, habría debido el señor diputado demostrar también que las especificaciones de aquella propuesta, en cuanto á la calidad de los materiales y solidez de la obra, eran exactamente iguales á las del contrato de 1886. Pero esa demostración no ha sido tentada por el señor diputado, en lo que ha dado pruebas de buen juicio, pues que, si la intentara, habría fracasado en la demanda; como que, en verdad, las especificaciones de la propuesta de 1882 y las del contrato de 1886 son fundamentalmente diversas. Si, pues, en aquélla se habla de una dársena, y en éste de dos; si muchas obras indicadas en aquélla fueron suprimidas en el contrato, á la vez que se incluían en éste otras que no habían sido enunciadas en la propuesta; si además propuesta y contrato diferían en cuanto á las especificaciones de la construcción ¿cómo se atreve el señor diputado á sostener que *las entidades del contrato*, como *él* llama al Poder Ejecutivo y á Madero, la primera vez que se pusieron de acuerdo, reconocieron que la propuesta preliminar de 1882 fué incorporada en la ley del mismo año? ¡Error inexplicable! Justamente el hecho de haber el contrato de 1886 modificado fundamentalmente la

propuesta, es una prueba concluyente de que el Ministro Irigoyen y el Poder Ejecutivo de entonces tenían entendido que la referida propuesta no era obligatoria, ni para el Gobierno ni para el contratista.

Una prueba más daré á la Cámara de que la propuesta no vinculaba, según los términos de la ley de 1882, ni al P. E. ni al señor Madero. El proyecto de la Comisión del H. S. estaba concebido en términos imperativos: « El P. E. *procederá á construir*... decía el artículo 1° ». Llamado el doctor Irigoyen, Ministro del Interior, á tomar parte en la discusión del proyecto, manifestó que: « la idea del puerto era conveniente y que debía construirlo la Nación. Sobre los detalles del proyecto no podía dar opinión definitiva, y en consecuencia, *se limitaba á indicar que si hubiera de sancionarse el proyecto de la Comisión, desearía que revistiera el carácter de una ley* AUTORITATIVA, *para que el P. E. pueda tomarlo* COMO PUNTO DE PARTIDA Ó COMO BASE PARA UNA RESOLUCIÓN DEFINITIVA *y después del estudio que haga, de los datos que recoja y de los antecedentes que crea necesario tener á la vista, pueda llevarlo á cabo* CELEBRANDO Ó NO ESTE CONTRATO. El Senado adhirió á esa indicación y la ley se dictó como la pedía el Ministro Irigoyen: *Autorízase al P. E. á contratar con don Eduardo Madero*... dice el artículo 1° de la ley. Y esta modificación, ¿qué sentido tiene, señor? Pues uno muy claro, á saber: que el P. E. no quería someterse á las propuestas ni á los planos presentados por el señor Madero en 1882; que para él no había más base del futuro contrato que los estudios que hiciera, los datos que recogiera y los antecedentes que creyera necesario tener á la vista, usando la frase del Ministro. He ahí porqué se nombró la Comisión á que antes me referí, he ahí porqué los contratos de 1884 y 1886 prescindieron por completo de las *propuestas* preliminares del señor Madero. ¿Habrá ahora quien se atreva á sostener todavía y *quand même* que la referida propuesta estaba incorporada en la ley de 1882? No, señor Presidente. Según la expresión del Ministro Irigoyen, ella no era sino *como un punto de partida, como una base para una resolución definitiva.*

Ahora bien, esa resolución se tomó provisionalmente por el contrato de 1884. Si en él fueron modificadas las propuestas preliminares, ¿qué culpa tiene el señor Madero, qué abuso

cometió el Ministro que lo firmó? Una segunda resolución definitiva se tomó por el contrato de 1886, que se alejó más todavía de las propuestas. ¿Qué falta cometieron en ello el Poder Ejecutivo ó el contratista? Posteriormente, en virtud de la facultad que acordaba la ley, se introdujeron repetidas modificaciones á lo pactado. ¿Qué cargo puede hacerse por ello á *las entidades* del señor diputado? Por todas partes busco una falta cometida por el Poder Ejecutivo, y no la encuentro. Por todas partes busco una falta cometida por el señor Madero y tampoco la encuentro. La ley no ha sido conculcada. Ella autorizó al Poder Ejecutivo á construir por contrato con el señor Madero, las obras del puerto, introduciendo en ellas aquellas modificaciones que nuevos estudios aconsejasen, que nuevas necesidades reclamasen. Así se ha hecho. ¿Es el puerto una obra de esos ingenieros incipientes que en otros trabajos públicos habían señalado su acción por los errores que cometieron, ó es una obra perfecta de ingeniería en su género? Si lo segundo, ella está conforme con la ley y con el voto del pueblo. ¿Es el puerto una obra extravagante, construída en una escala superior á las necesidades del comercio, exagerada en sus proporciones en beneficio de los constructores, ó está dentro de la medida justa de las necesidades del comercio? Si lo segundo, esa obra está conforme con la ley, y merece el aplauso del pueblo.

Con lo dicho basta para dejar refutadas las conclusiones que ha enunciado el señor diputado en la sesión de hoy. No me detendré á analizar las contradicciones en que ha incurrido, porque son tan aparentes, que toda la Cámara se ha apercibido de ellas; ni aplicaré mi atención á otros puntos que no afectan la faz jurídica del asunto, pues que, como lo dije al intervenir en el debate, pensaba limitarme únicamente al estudio legal de la cuestión.

Sr. Ferrer—Pido la palabra.

Para hacer una moción de orden. Creo que se ha discutido extensamente esta cuestión, y que la Cámara se halla suficientemente preparada para poder votar este asunto. Por consiguiente, hago moción para que se cierre el debate.

—Apoyado.

Sr. Barroetaveña—Pido la palabra.

Para oponerme á la moción del señor diputado, porque deseo hacer uso de la palabra.

Sr. Alem—Yo creo que el señor diputado ha hecho su moción porque creía que nadie iba á hablar.

Sr. Cantón—Pido la palabra.

Para pedir al señor diputado Ferrer que tenga la deferencia de retirar su moción.

Sr. Ferrer—Como nadie pedía la palabra, he hecho la moción. No tengo inconveniente en retirarla, ya que desea hablar el señor diputado por la capital.

Sr. Barroetaveña—El proyecto de ley que discute actualmente la Cámara reviste una excepcional importancia por varias razones: por el monto del gasto público que autoriza la ley, que casi llega á 8.000.000 de pesos oro sellado, lo que al cambio del día suma unos 26.000.000 de pesos papel, y por las cuestiones de orden constitucional y administrativo comprometidas con este proyecto de ley, ó más bien dicho, comprometidas en la realización de las obras públicas á que se refiere la ley.

Revistiendo, pues, esta excepcional importancia pecuniaria y de faz constitucional y administrativa ó de buena administración, no ha de extrañarse la Honorable Cámara de que venga á tomarle algún tiempo de sus preciosas tareas fundando mi voto en favor del agregado al artículo 1°, que ha propuesto el señor diputado por La Rioja; y para fundarlo como entiendo que es de mi deber, necesito entrar al examen de la materia que constituye el proyecto.

Señor Presidente: la obra del puerto de la capital es, sin duda alguna, la que ha suscitado controversias más vivas, más prolongadas é inusitadas en la República Argentina.

Apenas se esboza el origen del proyecto de esta obra pública, surgen resistencias respetables, poniéndose al frente de esas resistencias uno de los órganos de publicidad más populares y circunspectos del país, y apoyando ó influyendo sobre la prédica de ese diario los hombres de ciencia de nuestro país, al menos la mayor parte de los ingenieros nacionales diplomados.

No puedo ni debo ocultar por la lealtad del debate, que también la obra tuvo defensores entusiastas, decididos, y que

contó también con apoyo de opinión científica, y en la prensa diaria con uno de los órganos más importantes del país.

Pero, señor Presidente, ocurre preguntar: ¿por qué esta gran resistencia, por qué esta defensa, esta controversia científica, administrativa y constitucional respecto de una obra pública que, como se ha dicho en discursos parlamentarios, decretos y mensajes del gobierno, responde á una aspiración nacional: á dotar á nuestra República de un gran puerto para servir á la importación y exportación del comercio? ¿Por qué tanta resistencia á un pensamiento que preocupó el cerebro de nuestros primeros estadistas desde la revolución? ¿Por qué la realización de esta obra magna y benéfica para el país, promovía aquellas resistencias tan vivas, aquella controversia tan animada, aquella controversia tan tenaz que hasta hoy continúa haciéndose alrededor de esta famosa obra?

He dicho que ha sido una resistencia inusitada, porque ninguna obra pública de nuestro país, ni grande ni pequeña, ha contado con el número de resistencias que el puerto de la capital llevado á cabo por el señor Madero. Se han realizado otras grandes obras públicas en el país, se ha construído el famoso puerto de La Plata, se han hecho vías férreas importantísimas, se han llevado á cabo grandes obras de ingeniería, y ninguna ha interesado la opinión pública, la opinión de los hombres de ciencia como esta del puerto de la capital. Ninguna ha presentado desde su origen hasta hoy mismo una antítesis más acentuada entre los que combatieron las obras y la forma de su realización y los que las defienden.

Esta forma en que presento la antítesis y la excepcionalidad del proyecto de ley de que nos ocupamos ó de la obra pública á que se refiere, no nace de observaciones propias, que yo haya hecho, sino de la lectura de los diarios y de los documentos públicos de quince años á esta parte. Nunca se presentó tan viva á mi imaginación esta antítesis como al comparar el juicio del defensor más influyente y más encumbrado que ha tenido esta obra pública en debates recientes del Senado, y el juicio sintético á que ha arribado el órgano de publicidad que ha combatido las obras en un principio y que ha criticado su realización. Así este conspicuo defensor de las obras del puerto de la capital y del proyecto en debate, sintetizaba su juicio so-

bre esta magna obra, después de prestarla con todas las proyecciones benéficas para el país, en esta forma: Generaciones próximas van á decir que el puerto de la capital es la obra más grande (son palabras textuales que conservo en la memoria) más fecunda, más barata y más honestamente realizada en la República Argentina; y frente á esta opinión, el juicio sintético á que ha llegado el órgano de publicidad mencionado. Es el escándalo administrativo más abultado de la época que atravesamos!

Me parece que no se puede imaginar una antítesis, una contradicción más grande entre los juicios contemporáneos que se acaban de formular sobre el puerto Madero, realizado en gran parte.

Comprenderá la honorable Cámara cuál ha sido mi preocupación por estudiar, dedicando todo el tiempo disponible, los antecedentes legales y parlamentarios, los mensajes y los decretos del Poder Ejecutivo, todos los antecedentes que se referían á la obra del puerto de la capital. Y debo declarar á la Honorable Cámara al principiar mi exposición: he hecho el estudio referente á esta cuestión con ánimo enteramente desprevenido, despreocupado; he borrado de mi mente todos los recuerdos del debate anterior respecto á esta obra pública, para estudiar los antecedentes legales completamente desapasionado, buscando la verdad de las cosas, buscando la legalidad, la buena administración, la constitucionalidad de los procedimientos que han girado alrededor de ella; y, para no impresionar mi espíritu con un sentido adverso, declaro también que mi primer estudio se dirigió á todo cuanto fuese favorable á la empresa constructora del puerto de la capital; y declaro asimismo que, de ese estudio previo que hice, de todo cuanto cayó á mis manos, favorable á dicha obra, sin ánimo prevenido, como he dicho ya, formulé objeciones muy serias á la legalidad de los procedimientos bajo los cuales ha sido ella hecha, á la constitucionalidad de la acción del Poder Ejecutivo en la misma, y á la buena administración con que él había procedido.

Leí después la crítica, el proceso formulado á estas obras; proceso serio, no proceso apasionado, de insultos, de denuestos, sino una demostración contundente, con citas de leyes, de decretos, de proyectos, de planos; en una palabra, un alegato

admirablemente hecho, con toda la circunspección, con toda la serenidad de juicio, para llegar á una conclusión verdadera é irrefutable.

Bien, pues: estos argumentos, estas pruebas, estas alegaciones tan bien presentadas en contra de las obras del puerto de la capital, declaro, señor Presidente, que inclinaron mi espíritu á compartir la opinión adversa á la obra del puerto de la capital, especialmente á la forma de la realización, asunto principal de que la Cámara debe ocuparse, porque se trata de continuar la construcción de las mismas obras.

La Cámara ha de permitirme que rápidamente trate asuntos de que ya ella se ha ocupado, de que se han ocupado varios de los oradores que han hecho uso de la palabra. No pienso traer una completa novedad al debate; pienso, sí, presentar sintetizadas, agrupadas las citas breves que voy á hacer á la Cámara, de leyes, de opiniones autorizadas; porque el señor diputado por Salta, doctor Gómez, en el discurso pronunciado ante la Honorable Cámara, en la última sesión, trató de demostrar que la ley que ordenó la construcción del puerto Madero no había fijado un máximum de costo, que no lo habían fijado decretos ni contratos ulteriores; y, uniendo su opinión á la de otros distinguidos colegas que han intervenido en el debate, llegaba á esta conclusión: que, por ley, hay tres elementos ó medios para atender los gastos del puerto de la capital: los 20 millones en fondos públicos ú obligaciones del puerto, votados por la ley del 82, las rentas de la Nación y las tierras que se ganaron al río.

Se había dicho, se ha dicho en el Senado...

Sr. Gómez (I.)—¿Me permite el señor diputado?

No pienso tomar la palabra; así es que me será permitido, para rectificar, hacer una interrupción.

No ha sido esa mi mente.

Nada más.

Sr. Barroetaveña—Entonces, desearía saber si, para el señor diputado, la ley que autorizó la construcción del puerto de la capital, fija el máximum de los 20 millones de fondos públicos á que se refiere la ley del 82.

Sr. Gómez (I.) Pido la palabra.

El señor diputado por La Rioja tuvo quizá la amabilidad

de escucharme con mayor atención, y por eso no me ha atribuído absolutamente lo que el señor diputado dice.

Digo y repito lo que he dicho hace un momento, esto es, que mi argumentación ha consistido en esto, única y exclusivamente: en establecer el comentario ó interpretación de la ley del 82; habiendo empezado por decir que, en los términos rectos de la ley, no había límite de gastos; que la ley era, por sus términos, dudosa; que surgía, entonces, la procedencia de una interpretación; que nosotros no éramos el primer Parlamento llamado á interpretar; que había precedentes de interpretación que debían ser respetados; y entonces traté de expresar cuáles eran esos precedentes de interpretación.

La opinión de que se puede aplicar, por razón de la ley, las obligaciones y el valor de las tierras al pago del costo de la obra, no es mía; yo no la anuncié como mía propia; la tomé del doctor Zorrilla, que la atribuía al señor Procurador General de la Nación en un dictamen que expidió sobre esta cuestión, cuando fué llamado á darla.

Hago esta indicación, sencillamente para que, en su argumentación, el señor diputado tome los argumentos donde están, sin atribuírmelos á mí; con lo cual los argumentos pierden parte de su mérito, porque, hechos por el Procurador de la Nación, valen más, seguramente, que hechos por mí.

Sr. Barroetaveña—Bien. El señor diputado, propiamente, no se hace solidario de esa interpretación.

Sr. Gómez (I.)—Me hago solidario, sí. Esa es otra cuestión. La interpretación es obligatoria.

Sr. Barroetaveña—Perfectamente.

Ya lo ha dicho el señor diputado por Salta: el señor Ministro del Interior y congresales que han tomado parte en el debate, han dado á la ley del 82 la interpretación que acabo de indicar; consigna tres formas de pago de las obras del puerto: en fondos públicos, en oro y en tierras.

Recuerdo precisamente hasta los términos con que se indicó en el Honorable Senado la idea. Se raciocinó de esta manera: la Nación, por la ley, decretó una obra; el *quántum* lo dirían las necesidades públicas, la consistencia de las obras y la solidez de las mismas; y se dijo que, además de los fondos públicos, estaban afectuadas las tierras ganadas al río.

Creo haber oído al señor Ministro informante de la Comisión, sobre el mismo tópico, que, además de las obligaciones del puerto, también debía contarse con el producto de las tierras ganadas al río.

Como los fondos públicos no fueron emitidos y todos los pagos hechos á la empresa lo fueron en oro efectivo, puedo, pues, para la réplica de este debate, decir que se sostiene en él que hay estos tres elementos afectados por la ley para la ejecución de la obra.

Y empiezo por decir que no hay esos tres elementos para la ejecucion de la obra; empiezo por sostener que ninguna ley que decreta obras públicas deja de fijar la cantidad de dinero, de hacienda pública con que se atiende á la obra; que ninguna ley da autorizaciones amplias é indefinidas, que afectan la hacienda, que afectan la renta, sino que es deber constitucional del Congreso fijar el gasto público, y así lo exige y determina hasta la ley de Contabilidad.

Pero se dice: ¿cuál es el máximum fijado por la ley del 82?

Indudablemente, basta leer el artículo 3º de la ley que ordenó la construcción del puerto, para convencerse de cuáles fueron los recursos que se sancionaron para atender la obra.

Ese artículo autoriza al Poder Ejecutivo pará emitir en obligaciones del puerto hasta 20 millones de pesos oro sellado, por otra disposición de la ley, y á pagar con ellos la obra según el tipo de cotización que tenían en Londres los títulos del empréstito de última emisión, de la misma amortización é interés.

Como en el artículo 2º ha dicho la ley que los terrenos ganados al río serán vendidos en la forma que allí se reglamenta por el Poder Ejecutivo, y allí mismo se dice que el producido de estas tierras se destinará al pago de las obras ó á la amortización de las obligaciones del puerto, creadas por esta ley, debiendo invertirse en uno ú otros de estos objetos, se ha creído por algunos intérpretes de la ley, que hay dos partidas en ella: la partida de fondos públicos y el producido de los terrenos del puerto.

No es exacto, señor Presidente. En buena administración, en buena legislación, cualquier gasto público que se decrete, cualquier empréstito que se ordene, tiene que determinar los fondos, los bienes de la hacienda pública con que debe servirse

la ley. Y lo que se ha hecho en la ley que ordenó la construcción del puerto en el artículo 2º, es destinar los terrenos ganados al puerto, ya para pagar la obra, ya para rescatar los títulos que se hubieran dado en pago de ella misma; es decir, ha indicado cuáles bienes de la hacienda pública debían sufragar aquel gasto de 20.000.000 en fondos públicos decretados por la ley.

Y tan es así, señor Presidente, que basta leer el artículo 4º de la ley para convencerse que el Congreso de 1882 no votó más que 20 millones en obligaciones del puerto para la obra. Precisamente ese artículo dice : « La emisión de esos títulos se hará por series correspondientes al valor de cada sección de las obras».

Si, pues, había tantas series como secciones del puerto, y no podía haber más series de fondos públicos que los 20 millones, por este texto expreso de la ley está determinado, entonces, el verdadero costo de la obra : 20 millones de fondos públicos.

¿Pero este gasto, esta suma de 20.000.000 en fondos públicos fué imprevisora, fué exigua, no alcanzaría para la construcción de las obras públicas?

Señor Presidente, el congreso no votó un proyecto que naciese en las Cámaras por el entusiasmo ó por el amor patrio de algún congresal; no votó por estos motivos la ley de creación del puerto, sino que lo votó en presencia de un proyecto, de un plano para cuya confección se invocaba largos años de estudio sobre la materia; y el Congreso del 82 tuvo, como base seria de ese proyecto, ese plano y los antecedentes que se invocaron.

Y bien; en esa propuesta del concesionario de la obra, se encerró precisamente, después de enumerar todas las grandes secciones y todas las partes de la misma, el costo de las obras.

Así dice el señor proponente concesionario: « Las obras descriptas pueden avaluarse en 18 ó 20 millones de pesos fuertes, y excusado sería agregar que se realizarían todas aquellas economías que no las perjudicasen. Es indudable que *construyendo de madera los frentes de los andenes interiores*, y empleando en todo materiales menos sólidos, podrían realizarse con mayor economía momentánea; pero estas obras son de aquellas que *deben construirse con solidez completa* ».

He ahí la base financiera que para la construcción de la obra pública tuvo el congreso: el presupuesto de máxima presentado por el proponente, basado en los largos estudios que había hecho sobre el puerto.

¿Por qué suponer que el congreso ignoraba á cuánto ascendería la obra? Mucho menos se puede aceptar tal situación de ánimo, cuando el señor diputado por La Rioja, congresal en aquella época, ha dicho que se hizo una larga discusión sobre el costo de la obra; y allí dijeron el miembro informante de la Comisión del Senado, el miembro informante de la Cámara de diputados, y el doctor Gallo, lo siguiente: Está todo fijado, y el máximum está determinado en 20.000.000 de obligaciones del puerto. No puede pasar de allí; son ilusorios los temores de que la Nación invierta más de los 20 millones de fondos públicos que se fija.

Aquí tenemos, pues, el génesis de la obra del puerto: el presupuesto de máxima formulado por el concesionario; el debate que hubo en el Congreso y el texto expreso de la ley que votó la suma de fondos públicos para la realización de la obra.

Verdad que la ley no tiene ningún artículo que diga que no se podrá invertir en esta obra más de lo que en ella se destina; pero es que no hay ley alguna que contenga tal disposición.

De manera que no es argumento el que se ha presentado al decir que no prohibiendo la ley que se aumentara el gasto, el Poder Ejecutivo estaba autorizado para hacerlo.

Señor, pudiera creerse que el primitivo presupuesto y el proyecto presentado por el concesionario, no obstante los títulos de conocimiento de la materia que invocaba, fallaron porque no fueron formulados por sabios de reputación europea como los que se proponían traer para la realización de la obra. Pero es que en seguida de votada la ley, el concesionario fué á Europa, buscó y contrató los ingenieros que sin duda reputó más conspicuos, más espectables y más especialistas en la materia sobre construcción de puertos. Formuló desde Europa sus nuevos proyectos, sus nuevos planos, subscriptos por esos ingenieros, y en ellos encerró el costo máximum del puerto, en la suma de 17.513.600 pesos oro sellado.

No puede, pues, suponerse que hubo improvisación el año 82, lo que sería suponer que faltó á la verdad cuando invocó largos estudios de la obra; pero aun en la hipótesis de que no hubiera tenido estudios hechos, los planos, los proyectos formulados por el ingeniero constructor asignaban, como costo máximo, esa suma.

He ahí un elemento de interpretación hecho por la inteligencia que daban las partes á la ley; y al decir las partes me apercibo que antes de indicar esta inteligencia que le dió el concesionario, debí referirme al contrato que celebró el Poder Ejecutivo con el concesionario el 19 de Diciembre de 1884.

En ese contrato, señor Presidente, en su artículo 10, en donde se determina el máximum del costo de la obra del puerto, se dice que «queda entendido y acordado—lo que supone, no una exigencia, no una opinión sola del Poder Ejecutivo, de una de las partes contratantes, sino entendido y acordado entre ambos contratantes—que el costo total de las obras propuestas (en donde están, fíjese la Honorable Cámara, especificadas y calculadas todas las obras varias á efectuarse, las cuales se ha querido presentar como ampliaciones é innovaciones al plan primitivo), que el costo total, en ningún caso excederá, para el Gobierno, de los recursos votados por la ley de 27 de Octubre de 1882». Y agrega: «...es decir, de los 20.000.000 de pesos oro sellado en obligaciones del puerto, calculadas á este mismo efecto al precio que tenían en Londres en la fecha de la ley, los fondos argentinos de la misma renta y amortización».

Y como si no bastara esta inteligencia que le daban las dos partes contratantes al máximum de la cantidad votada para la obra del puerto, en el inciso 2º de este mismo artículo, toma el Gobierno precauciones para que el concesionario no pueda después cobrar supresiones de ese mismo presupuesto máximo, cuando se hubiese suprimido algunas obras; y dispone el inciso segundo que, si al verificarse y aprobarse los presupuestos definitivos, se suprimiesen algunas de las obras propuestas, el valor de éstas debe deducirse, para dejar establecido el máximum del costo, á los efectos del inciso anterior.

He aquí cómo no sólo se vuelve á fijar nuevamente el máximum del costo de las obras del puerto, sino que se toman pre-

cauciones para que se supriman algunas de las obras que figuran en el proyecto primitivo, en plano y presupuesto firmado por el ingeniero constructor, disponiéndose allí mismo que se descuenten esas obras del presupuesto general de las mismas.

Y pronto verá la Honorable Cámara, qué importancia tiene el no haberse cumplido esa segunda parte del artículo 10 del contrato del 19 de Diciembre de 1884; y cómo ha perjudicado en sendos millones al Tesoro público, el no haberse cumplido esta prescripción importantísima del contrato, que á pesar de lo que dijo el señor Ministro del Interior, en la sesión del sábado, que eso no era ley sino contrato, basta recordar á la Cámara que, según el Código Civil, el contrato es ley para las partes.

Pero no basta el contrato de 1884; viene el decreto de Abril 7 de 1886, que aprueba los planos y las especificaciones, y allí se establece «que por el sistema adoptado por la ley de concesión en favor del señor Madero y en las especificaciones anexas, se estipula que la Nación recibirá las obras por secciones completamente terminadas con arreglo á los planos aprobados y en plazos fijos, por precios determinados también, siendo los riesgos durante la construcción á cargo del contratista, lo que garantiza á la Nación que la obra del puerto será terminada en un plazo fijo, con un costo conocido de antemano.»

Por último, viene el contrato de 1º de Octubre de 1886 entre el Gobierno y el concesionario, y allí, en los artículos 4 y 12 se vuelve á determinar clara y categóricamente, no sólo el costo máximo de las obras del puerto, fijado como lo determina la ley de 1883 en la forma que la voy interpretando, sino que se toman precauciones para dar á la tierra pública que se gane al río el destino que ella misma le indica, no aumentativo del costo del puerto, sino para retirar los fondos públicos, para pagar las obras, las que no deben pasar del máximun de 20.000.000.

Así, el artículo 4º de ese contrato definitivo establece el costo de las obras presupuestas, y dice que queda fijado, incluso la comisión de siete y medio por ciento, en 19.797.217 pesos moneda nacional oro sellado, que arroja el presupuesto con los cómputos métricos y precios comprobados por la Contaduría general. Y en el artículo 12 establece: «En conformidad

con el artículo 2º de la ley de 27 de Octubre de 1882, el Poder Ejecutivo destinará el producido de los terrenos que se tomen sobre el río, á medida que se perciba, al pago de las obras ó á la amortización de las obligaciones del puerto. Es entendido que el producto de la venta de los terrenos vendidos después del pago de una sección se aplicará al de la sección siguiente, si el Gobierno resolviese darle este destino, y en caso de ser empleado en la amortización de las obligaciones, queda acordado que el producto de cada semestre se aplicará á la amortización inmediata».

Una reglamentación de cómo se ha de invertir el producido de los terrenos del puerto para retirar las obligaciones ó para pagar los 20.000.000 que deben gastarse en el puerto.

No hay estos solos antecedentes sobre la verdadera inteligencia de la ley, en este capítulo tan importante del debate que sostiene ante la Honorable Cámara; hay otros antecedentes de gran importancia. Y son los fundamentos los considerandos que tuvo el Poder Ejecutivo para autorizar el contrato de 1884.

Allí se establece (en uno de los considerandos del acuerdo de Ministros): «Con estos antecedentes se consideró que el presupuesto presentado por el señor Madero (acompañado ya por Sir J. Hawkskaw y Hayler) y de que resulta que el costo de *los dos canales de entrada* (uno de los cuales está dragándose por el Gobierno, paréntesis del texto) de los diques, dársenas, malecones, rellenamiento de terreno, almacenes, pescantes y demás accesorios, *no excederá* de 17.513.600 pesos, es admisible como punto de partida para los arreglos futuros».

Irá observando la Cámara cómo, por decretos y por actos del Poder Ejecutivo y por actos del concesionario, todos entendieron, desde que se sancionó la ley, que estaba fijado el máximum de su costo en la suma de 20.000.000 en obligaciones del puerto. En seguida de sancionarse el contrato que fijaba los precios definitivos de las obras del puerto, el Poder Ejecutivo expidió un decreto sobre los precios unitarios, y allí hay el séptimo considerando siguiente: «Que con arreglo á los precios unitarios fijados y á los cómputos métricos calculados como importe total de las obras del puerto de Buenos Aires, ascenderá á la suma de 19.478.025 pesos moneda nacional oro

sellado, sin incluir compuertas y esclusas; y á 19.797.217 pesos, incluyendo éstas, quedando por lo tanto el presupuesto dentro del límite fijado por el inciso 1° del artículo 10 del contrato de 19 de Diciembre de 1884».

El mismo señor Madero dió esta inteligencia al contrato, no sólo en las citas que he presentado á la Cámara, sino en la presentación de su proyecto y de su presupuesto. Allí, bajo el número doce (romano), se dice lo siguiente: «Suplico á V. E. me permita solicitar que el examen y aprobación de los planos tenga lugar en el más breve tiempo que las atenciones de V. E. y de las oficinas que tenga que intervenir en ello se lo permita, para que, con el arreglo al artículo 6° de mi contrato con V. E., procedamos á acordar los presupuestos de las obras, cuyo importe total (sería quizás innecesario anticipar á V. E.) está dentro de la suma que el Poder Ejecutivo autorizó á gastar, como lo determina el inciso 1° del artículo 10 de nuestro contrato».

No puede darse una inteligencia más armónica, más acorde entre las dos partes contratantes. Todos interpretan de la misma manera la ley de creación del puerto, y dicen: «cuyo costo máximo debe ser de 20.000.000 de pesos oro sellado en obligaciones del puerto».

El señor diputado por Salta, en la sesión del sábado, no recuerdo en este momento (no me ha llegado el *Diario de Sesiones* todavía) á cuál de estas dos partidas se refería— y siento que no esté en el recinto para que me explicara la observación que voy á formular sobre esa parte de su discurso. Creo que dijo que, ó bien la comisión del concesionario, ó los intereses que devengaban los certificados de las obras conforme se iban haciendo, no habían sido previstas en el contrato de 1884; que bastaba que una de estas dos partidas, que no recuerdo bien cuál era, no hubiera sido prevista en el contrato, para que ya no hubiera máximum fijo determinado en la ley del costo de las obras del puerto. Pero el señor diputado por Salta ha padecido una equivocación.

Tanto en el contrato de 1884 como en la ley de creación del puerto, están determinadas esas dos partidas: el máximum de intereses que se pagará á los certificados de las obras, así como el máximum de comisión que se fija al concesionario.

Y á este respecto, señor Presidente, debo hacer notar á la Honorable Cámara un descuido que ha habido, supongo que en las secretarías del Congreso, al omitir en el texto de la ley del puerto de la capital, que se registra en los dos diarios de sesiones, del Senado y de la Cámara de diputados, así como en la ley que está en el registro nacional la supresión del inciso 11 del artículo 1°; así como me ha llamado la atención sobre manera que en la Memoria relativa al puerto de la capital que elevó al Congreso en 1891 el señor Ministro Zapata, hayan desaparecido las cantidades en el artículo en que se fijan los precios unitarios, es decir, la expresión de esos valores. Se ha hecho cargo al concesionario de que en una publicación de todos los antecedentes legales relativos al puerto de la capital, hecha por él, hubiese dejado en blanco esas cantidades; pero yo no sé explicarme ni á qué atribuir, ya sea la misión del inciso de la ley que fija el máximum que puede pagar el Poder Ejecutivo por gastos, honorarios científicos y comisión al concesionario, ya sea la desaparición de los precios unitarios en el contrato que se remitió al Congreso.

El hecho es que en el contrato de 1884 se registra este artículo importantísimo:

«Artículo 8°. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo anterior (que habla de las obras definitivas), se establece de común acuerdo que los precios unitarios que deben fijarse para las obras del dragado de los diques y canales, los terraplenes y muros á construir, no podrán pasar de los siguientes.» Y se fijan allí los precios del metro cúbico de dragados, de terraplenes, de concreto del muro exterior y muros interiores.

Como digo, en este mensaje ó memoria pasada por el poder ejecutivo al Congreso, no figuran las cifras, las cantidades de estos precios unitarios; pero figuran en el contrato original, porque la omisión de cifras tan importantes en el contrato daría lugar á su nulidad.

Y traigo, señor Presidente, este recuerdo de los precios unitarios fijados por el contrato de 1884, porque como se ve, el contrato decía que esos precios no podrían ser excedidos en el contrato definitivo; y, sin embargo, es bien sabido que por el contrato definitivo y por actos posteriores, los precios unitarios del 84 fueron aumentados, no en pequeñas cantidades, sino en sumas crecidas.

Así tenemos que el metro cúbico de concreto para el muro exterior, según el contrato del 84, estaba fijado en la cantidad de 14,75 pesos oro, y sin embargo, en el contrato definitivo se estableció (y así se cobró al país) *veintidós* pesos oro por el metro cúbico de concreto, aumentándose por cada unidad solamente *seis* pesos oro. En el metro cúbico de los muros interiores de los diques, se hizo también un anmento de seis pesos oro por cada unidad.

Pero prescindiendo de esto—y sin explicarme por qué causas se violó el contrato de 1884 para aumentar en cantidades tan crecidas los precios unitarios—prescindiendo de esto, tomo los precios que ha pagado la Nación por metro cúbico en estas obras, con el objeto de que la Honorable Cámara se convenza de que no se sacrificaron los derechos ni los intereses de los empresarios que obtuvieron la concesión del puerto al fijarse en el contrato de 1886 el presupuesto definitivo; tomo esos precios y los comparo con los precios de otra obra pública importante que ha sido aplaudida por todos: me refiero al puerto de la Ensenada.

El defensor de las obras y del proyecto en el Senado, no esquivó su aplauso y elogio al puerto de La Plata. Dijo terminantemente (tengo aquí la cita del *Diario de Sesiones)* que era una obra pública bien y honestamente construída la del puerto de La Plata, cuyo contrato se celebró el 30 de Octubre de 1883.

Pues bien; en ese contrato del puerto de La Plata se cobró 16 pesos oro sellado por el metro cúbico de mampostería de los muros; mientras que para el puerto de la capital se fijó en 22 pesos oro sellado el mismo metro cúbico; es decir, seis pesos más que en La Plata.

Cuando se celebró este contrato del puerto de La Plata, el oro estaba á la par y los billetes bancarios se convertían; y cuando se celebró el contrato definitivo de las obras del puerto de la capital, el billete estaba depreciado, creo que muy poco, como la prueba el hecho de que cuando se recibió de la Presidencia el doctor Juárez Celman, el oro estaba á 112 ó á 113 %.

Pero aun cuando el billete estuviera desvalorizado, esa era una razón de más para que se contrataran á un precio más bajo las obras del puerto de la capital, que aquel en que se ha-

bían contratado un año antes las de La Plata; puesto que es sabido que las obras que se pagan á papel dejan siempre un beneficio mayor para las empresas de este género, como lo revela evidentemente la misma circunstancia de haberse reconocido grandes utilidades por la depreciación del papel.

Pero, señor Presidente, vuelvo á los precios unitarios:

Por el metro cúbico de mampostería se ha pagado en el puerto de la capital 22 pesos oro sellado, y en el de La Plata 16 pesos oro sellado.

El metro cúbico de dragado en el puerto de La Plata ha costado cincuenta y dos centavos oro; y en el de la capital sesenta y tres centavos oro sellado; es decir, once centavos más.

El metro cúbico de madera para el puerto de La Plata ha costado 34 pesos oro sellado; y para el de la capital 54 pesos oro sellado.

Se vè, pues, que hay en el metro cúbico de madera una diferencia de 20 pesos oro sellado entre lo que costó en el puerto de La Plata y en el de la capital.

Y no se diga, señor Presidente, que aquella fué una obra ni mala, ni deshonestamente construída; porque acabo de presentar un antecedente que justifica lo contrario.

De manera que el concesionario del puerto de la capital quedaba beneficiado por estos precios tan elevados á que contrató, con enormes utilidades.

Y para que la Cámara se convenza de la verdad de este aserto, bastará recordarle que cuando en 1885 vino la inconversión, el Gobierno de Buenos Aires, no obstante de tener contratada á una suma fijada en oro sellado la totalidad de las obras del puerto de La Plata, como los precios unitarios; no obstante tener derecho los concesionarios á exigir que se les pagara en oro sellado, dictó un decreto disponiendo que no pagaría á oro sino los artículos que se trajeran del extranjero para las obras del puerto.

Allá se les pagó una parte en oro y la otra en papel. En el puerto de la capital se ha pagado siempre á oro. Y tengo esta declaración subscripta por uno de los constructores del puerto de La Plata; que no obstante la diferencia de precios unitarios yhabérseles pagado gran parte de valor de las obras en papel, hicieron un brillante, un pingüe negocio, enriqueciéndose todos los empresarios.

¡Cuánto habrá ganado el empresario del puerto de la capital!.

En el proyecto y presupuesto primitivo sobre el puerto de la capital, en las diversas secciones, en el plano que lo acompañaba, figuraba un murallón exterior de mampostería, de concreto. Asi siguió figurando este murallón en el plano y proyecto presentado con la firma de los ingenieros constructores antes del contrato del 84. Y en el mismo contrato del 84 se fijó el precio del metro cúbico de concreto del murallón exterior.

Pero después de obtenerse la ley de concesión, con posterioridad al contrato que fijó la calidad de la construcción del muro exterior, se presentó en el proyecto de puerto definitivo el muro exterior, no de concreto ó de piedra, que sería eterno según los concesionarios, sino de madera.

El decreto que autorizó estos precios unitarios, dice que no era necesario hacer dicho murallón de concreto ó piedra, porque era tal la nombradía de los ingenieros constructores y su experiencia en la construcción de obras análogas llevadas á cabo en puertos marítimos que ofrecían mayores dificultades que el de la Capital, que no había duda de que las obras que ejecutaran serían de sólida construcción, aunque consistieran en una palizada de madera. Y así pasó y así se autorizó el muro de madera.

Pero es que hay una diferencia en menos enorme entre el costo de la palizada de madera y el del muro de piedra; diferencia tan grande, que asciende á 1.485.000 pesos oro sellado.

Según el inciso 2º del artículo 10 del contrato de 1884, debía deducirse del presupuesto que había presentado el concesionario, esta suma de 1.485.000 pesos oro de economía obtenida en el muro exterior.

Pero no desapareció esta partida. Lejos de desaparecer, deduciéndola del presupuesto de 17.513.600 pesos oro, reapareció, señor Presidente. No faltó alguna repartición pública, ó el mismo concesionario de las obras lo sugirió, que dijese que no sería eterno, como él mismo lo había dicho antes, el muro de madera. Se dijo que era necesario y conveniente cambiar ese muro de madera, porque si no la Nación tendría que hacer nuevos gastos.

El Poder Ejecutivo, que en decreto lleno de considerandos

había establecido los fundamentos para cambiar el muro de concreto por de madera, en el acto asintió á este cambio después de los informes, porque todas las oficinas técnicas del país estuvieron de acuerdo en que el muro de concreto era mejor y defendía las obras realizadas de una manera más segura.

Se hizo, pues, el muro de concreto en forma, y perfectamente construído, pero costando indebidamente á la Nación 1.485.000 pesos oro sellado, pues no se dedujeron del presupuesto del concesionario.

Respecto de los depósitos, pasó algo análogo, pero en una forma mucho más grave, más abultada, enormemente perjudicial para la Nación.

Desde la propuesta y planos primitivos del concesionario, en los planos y presupuestos posteriores subscriptos por sus ingenieros (y era una de las principales secciones de las obras del puerto), los depósitos aparecieron calculados con una capacidad de 315.000 metros cúbicos.

Pero una vez que se obtuvo el contrato definitivo y que se fijaron definitivamente los precios unitarios, en el contrato definitivo aparecen los depósitos, que habían figurado con la cifra de 326.000 metros cúbicos en los dos primitivos presupuestos de 17.513.000 y de 19.790.000 pesos oro, aparecen reducidos á 85.000 metros cúbicos.

Era una reducción enorme. Naturalmente, las reparticiones públicas reclamaron que no bastaba una capacidad de 85.000 metros cúbicos para las necesidades de la exportación é importación, y estuvieron de acuerdo en que era necesario aumentarlos, no obstante decirse en los contratos en que se aprobó la reducción, que la Oficina general de Rentas había informado favorablemente á la reducción.

Se cambió de criterio y se elevó la capacidad de los depósitos, no ya á 315.000 metros cúbicos, sino á 328.000, pero pagando la Nación la diferencia entre 85.000 y 328.000 como extra, cuando figuraba desde la primitiva propuesta del concesionario como una de las secciones más importantes de las obra.

La diferencia entre el tonelaje que tuvo en vista el Congreso para decretar el puerto, respondiendo á las necesidades del comercio, y lo que se contrató en esa época, representa

4.800.000 pesos oro, que la Nación pagó como extra no debiendo pagarlo, porque si se hizo la reducción á 85.000 metros, debió deducirse del precio general lo que importaba dicha reducción. Y si se ordenó nuevamente que se hiciera la sección completa, tampoco debió pagarse un solo peso de exceso, porque estaba comprendido en los planos y presupuestos del concesionario.

He ahí, pues, cómo la Nación vino á pagar indebidamente otra suma enorme, porque estaba esta parte de la obra en el contrato primitivo, y previsto que caso de hacerse supresiones, se deduciría su monto del presupuesto máximo.

Hay otra partida sobre la diferencia de precio entre los muros interiores de los diques, una diferencia que se obtuvo entre el precio fijado en 1884 y el precio definitivo de seis pesos por metro cúbico, que en la gran cantidad de metros cúbicos de mampostería, representa la suma de 2.300.000 pesos oro.

Las vías férreas, que debían circular por túneles alrededor de los diques, presupuestas en 87.000.000 oro sellado, aparecen después pagadas por la Nación en la gruesa suma de 900.000 pesos, elevándose así en *doce* veces el precio primitivo.

El contrato de 1884 se hizo con mucha previsión; se estableció allí que los errores de cálculo, como las deficiencias de presupuesto y las obras en demasía que tuviesen que hacer los contratistas del puerto, serían á su cargo, lo mismo que cuando ocurriesen accidentes de la naturaleza que perjudicasen las obras. De manera que no tenían derecho para venir á reclamar nada de la Nación, por tales conceptos.

Tengo aquí la planilla del inspector de las obras, en que hace constar que los empresarios han cobrado indebidamente á la Nación por *deficiencias de presupuesto*, 2.347.750 pesos oro sellado, advirtiendo á la Honorable Cámara que en el proyecto firmado por el ingeniero constructor de la obra, que fijó el precio en 17.513.600 pesos oro sellado, se dice que hay allí margen para las *contingencias*. Y aunque no hubiese esa cláusula, como he dicho, el contrato de 1884 deja los errores, riesgos y peligros de la obra, á cargo exclusivo del concesionario.

Ahí tiene la Honorable Cámara esas gruesas partidas que alcanzan á muy cerca de nueve millones de pesos oro, que ha pagado indebidamente la Nación. Porque ese pago se ha hecho

contra la ley de concesión, contra los contratos, violando textos expresos y claros de esas mismas leyes y contratos.

Sr. Varela.—¿Me permite una interrupción?

Sr. Barroetaveña—Sí, señor.

Sr. Varela—Señor Presidente: Eduardo Madero es hijo de una hermana de Florencio Varela. Me había propuesto oir este debate, porque ilustran siempre estas cuestiones, y tengo la resolución firme de no tomar parte en la votación, porque afecta los intereses pecuniarios de los diez hijos de Eduardo Madero.

He oído complacido hasta este momento la discusión, porque para nada he sentido ofendido el nombre de Eduardo Madero; pero lo que acaba de exponer el señor diputado, creyendo y diciendo que Eduardo Madero ha cobrado indebidamente á la Nación 9.000.000 de pesos oro, me obliga, en nombre de la sangre y de la amistad, á protestar contra el hecho, y á protestar con palabras tan severas y tan verdaderas, que la Cámara va á tener que decir, es cierto cuanto dice este hombre.

Señor Presidente: Eduardo Madero, lo digo muy alto, era uno de los hombres más honrados que ha tenido este país; y su propósito de hacer el puerto de Buenos Aires, su pasión dominante, la tenía, lo recuerdo porque yo le ayudé cuando era redactor de *La Tribuna* desde el año 1868. De modo que prosiguiendo esa idea, antes que todo, él decía: quiero hacer el puerto de Buenos Aires, pero hacerlo honradamente. Y ¿cómo propuso el puerto? ¿Por una suma redonda? Absolutamente, no. En documento alguno ha de encontrarse que Eduardo Madero se haya comprometido á hacer el puerto de Buenos Aires por 20.000.000 de pesos. Se comprometió á hacer las obras del puerto de Buenos Aires por precios unitarios, es decir, á tanto el metro cúbico, á tanto el pie, á tanto el trabajo, etc.

¿Y quién vigilaba, señor Presidente, la verdad de los pagos que se hacían á Eduardo Madero? Sus enemigos personales en gran parte, los que combatían el puerto, los que no le perdonaban un átomo ni una línea en la verdad de los trabajos hechos.

Para que los certificados de trabajos se pagaran, era necesario que fueran firmados por numerosos funcionarios públicos:

El Jefe de la Oficina Inspectora de las Obras del Puerto;

El de la Sección Hidráulica del Departamento de O. P.;
El de la Sección Administrativa del íd. íd.;
El del Departamento de Obras Públicas;
El Presidente de la Contaduría Nacional, etc.

Y yo pregunto: si lo que se le ha pagado á Eduardo Madero ha sido en virtud de medidas tomadas por el Departamento de Ingenieros, certificadas por adversarios suyos, con precios determinados, con precios unitarios que ha fijado la ley, ¿en qué momento puede decirse que ha cobrado indebidamente á la Nación un solo centavo?

Yo le pido al señor diputado que reflexione; ofende á un hombre muerto. Por eso he tomado la palabra en defensa de él.

Eduardo Madero no ha podido ponerse á discutir con el Poder Ejecutivo si las obras habían de ser de piedra ó de madera; era cuestión del Poder público determinarlo. Si el Poder público, después de haber determinado que la madera costaría tanto el metro cúbico y que costaría tanto el metro cúbico de concreto, resolvió que se hiciera de concreto, será responsabilidad del Poder público; pero jamás de Eduardo Madero, porque se limitó á realizar las obras por precios unitarios, siendo éstas medidas hasta en sus últimos detalles por adversarios suyos.

De modo que puede asegurarse que jamás cobró un centavo de más á la Nación.

Ahora, señor Presidente, precise la Cámara la verdad de la cuestión en el momento en que está el debate, y permítaseme, para probar que quiero tomar en su esencia la cuestión, suponer que un hombre cualquiera, el primer venido, contrata con la Nación un ferrocarril desde Buenos Aires á la ciudad del Rosario, y contrata la obra por precios unitarios, y se hace un cálculo por el que ese ferrocarril va á costar 20.000.000 de pesos, y que después de construídos dos kilómetros de vía férrea, el Departamento de Ingenieros, que tiene el deber de velar por esas cosas, le dice al Poder público: señor Presidente de la República, ese ferrocarril con rieles de hierro, con peso por metro de 30 kilos, no va á poder soportar el peso del tráfico; es necesario poner rieles de acero que pesen 40 kilogramos por metro. ¿Qué le corresponde hacer al Presidente de la República? Oir aquello y decir: puesto que se necesita emplear locomotoras cuyo peso va á destruir los rieles de hierro, pónganse rieles de acero,

puesto que es una de las facultades que la ley me da, cuando dice que el Poder Ejecutivo aprobará los planos con las modificaciones que considere conveniente. Y porque obedeciendo al P. E. aquel hombre hubiera colocado rieles de acero de mayor peso y de mayor costo, en vez de rieles de hierro, ¿podría jamás decirse que cobró indebidamente á la Nación por la diferencia de precio? Jamás.

Yo digo que el caso es idéntico.

En las obras del puerto será culpa de los Presidentes de la República, será culpa de quien se quiera esta cuestión de la variación en el costo de la obra; pero jamás habrá responsabilidad por parte de Eduardo Madero.

Pido á la Cámara que me perdone estas palabras, porque al fin yo estimo en mucho todo lo que pueda afectar el honor de la familia Varela, cuya sangre llevo en mis venas y quiero conservar pura, y era además verdadero amigo de Eduardo Madero.

He dicho.

Señor Presidente—Terminada la interrupción, puede continuar el señor diputado.

Sr. Barroetaveña—Agradezco vivamente al señor diputado por Buenos Aires que me haya interrumpido. La Honorable Cámara juzgará si he dirigido ninguna palabra hiriente ú ofensiva al señor Madero ó á su memoria. Estoy analizando una obra pública que representa millones para el país, lo hago en términos cultos y correctos, uso las palabras más suaves para calificar las aptitudes de los que han intervenido en ella, y creo que ni falto al respeto al distinguido muerto, á que se refería el señor diputado, ni tampoco á la corrección parlamentaria.

Sr. Abella.—El señor diputado es un abogado muy distinguido, pero que no entiende estas cosas de puertos. Está descubriendo cosas que no se han descubierto hasta ahora...

Señor Presidente.—El señor diputado por la capital es quien tiene la palabra.

Sr. Abella.—Hasta ha descubierto que se ha pagado doce veces una cosa...

Sr. Alem.—Pero ¿hay ó no libertad para interrumpir?

Sr. Abella.—Yo no he interrumpido al señor diputado, sino al señor diputado por la capital.

Sr. Barroetaveña.—Es una injusticia reprocharme ignorancia en materia de puertos, como acaba de hacerlo el señor diputado.

Si yo dijera que lo que he expuesto hace un momento no es una novedad, que se han formulado estas observaciones precisamente por los funcionarios públicos encargados de examinar y controlar las obras; si tuviera aquí los informes oficiales en que se hace ese género de observaciones; si tuviera las planillas en que se dice: se ha cobrado indebidamente por exceso de cálculo, ¿qué diría la Honorable Cámara?

Esto ha sido materia de discusión pública. Aquí tengo un folleto de cien páginas, condensando estas observaciones, sacadas de informes oficiales.

¡Si yo no invento nada! Estoy presentando á la Honorable Cámara los antecedentes respetables que hay sobre la materia en debate. Yo no he inventado ni traigo imaginativamente nada, sino que hago crítica de observaciones, de ley, de contratos y obras realizadas.

Sr. Abella.—¿Me permite?...

Sr. Barroetaveña.—El señor diputado ha usado palabras un poco duras...

Señor Presidente.—Rogaría á los señores diputados que dieran fin al incidente. El señor diputado por la capital tiene la palabra.

Sr. Abella.—Yo deseo explicarle...

No he dicho que el señor diputado haya inventado nada. Digo que está sacando consecuencias que á nadie se le han ocurrido hasta ahora.

Y al decir yo que el señor diputado es un distinguido abogado, pero que no entiende de cosas de puertos, era por esto: porque es una materia muy complicada, que exige años de estudios.

Ahí tiene el señor diputado el alcance de mis palabras, dichas con todo el respeto y consideración que siempre le he demostrado.

Sr. Barroetaveña.—Gracias.

Respecto á que el concesionario de las obras del puerto no tuviera determinados con certeza los presupuestos y cálculos de una obra pública tan importante, después de fijados los

precios unitarios, no me parece á mí cosa del otro mundo (yo entiendo algo de matemáticas) fijar el precio total de una obra.

¡Si lo importante es fijar los precios unitarios! Por eso se llaman unitarios, porque son la base en que descansa toda la construcción.

Científica, matemáticamente, se determina en toda obra pública la cantidad de metros cúbicos de cualquier construcción, y no se comete error ni por un milímetro, en más ni en menos. Si en algo hay exactitud, es en los cálculos matemáticos.

Pero, si esto no fuera cierto, bastaría citar la propuesta del mismo concesionario del puerto, cuando dice esto, que ahora se me está obligando á demostrar: « cuyo importe total de las obras sería innecesario anticipar á V. E., está dentro de la suma que el poder ejecutivo autorizó á gastar, como lo determina el inciso 1º del artículo 10 de nuestro contrato »; cuyo segundo inciso dice que se deduzca del presupuesto que presenta el contratista, la supresión de cualquier sección de la mencionada obra pública.

Una de las cuestiones más importantes que se han tratado en este debate, es la inteligencia actual que hay que dar al valor de los contratos celebrados con el concesionario del puerto, y el alcance de los decretos con que se ha contratado obras excediendo á la fecha, al presupuesto definitivo de 1886.

¿En qué situación se encuentra el país, en presencia de esta empresa? ¿Está ligado por contratos de los cuales no se puede apartar? ¿Debe forzosamente seguir suministrándole fondos para que concluya las obras según sus planos y sus cálculos? ¿O el Gobierno de la Nación ó la Nación misma tiene libertad para contrater obras que no han sido previstas, ni en la ley del 82 ni tampoco en los contratos subsiguientes?

Esta es una cuestión de capital importancia.

Hay un poco de anarquía de ideas entre las opiniones que he oído expresar en la Cámara de diputados y en el Senado.

Para esta interpretación, voy á empezar por presentar á la Honorable Cámara la opinión, del que, en materia administrativa, cuando se presenta al Congreso pidiendo créditos, debe suponerse más ilustrado, más instruído; voy á referirme á la opinión del Poder Ejecutivo, del Presidente doctor Uriburu, en el mensaje que dirigió en Junio del corriente año al Con-

greso, pidiendo fondos para continuar esta obra. Allí se sintetiza el pensamiento del Poder Ejecutivo sobre la situación actual del país, frente á la empresa concesionaria del puerto Madero, en estos párrafos: «Tal vez convendría autorizar la continuación de las obras primitivas, comprendidas en la ley y contrato de 1886, y autorizar al Poder Ejecutivo para sacar á licitación las demás obras pendientes». (Precisamente lo que ha propuesto el señor diputado por La Rioja.)

Y el penúltimo párrafo del mensaje, dice: «El Poder Ejecutivo cree que esta solución sería la más equitativa para los empresarios, á la vez que la más conveniente para los intereses de la Nación; pues no debe dudarse que los precios unitarios del contrato primitivo son muy elevados en el momento presente».

Este es el pensamiento del Presidente Uriburu.

Habla el miembro informante del Senado (y debe creerse á los miembros de la Comisión, y sobre todo al miembro informante, que es el que lleva á la Cámara el pensamiento del proyecto): «Según dichos cálculos, hechos por el Departamento de Obras Públicas, el costo de los almacenes á construir, sería de 397.000 pesos moneda nacional; y según lo contratado con el señor Madero, se elevaría á 259.000 pesos oro, en lo que, como se ve, hay una gran diferencia, que es casi de dos tercios. Igual diferencia, dice, hay en el dragado».

Una diferencia de casi dos tercios; esto es lo que dice el miembro informante, que estudió bien este negocio, que llamó á los concesionarios, que tuvo diversas conferencias con ellos, que después de tomar los antecedentes necesarios formuló su juicio diciendo que, en plaza, se podría construir por una tercera parte estas mismas obras.

Y luego agrega: «Por lo tanto, se ha limitado en su despacho la Comisión, á aconsejar la sanción de una suma determinada de pesos para que el Poder Ejecutivo termine las obras del puerto, sin entrar á examinar si las obras deben ejecutarse por el contratista Madero ó por otro cualquiera, porque, como he dicho, es de difícil estudio fijar las relaciones de derecho que han podido crearse por los contratos posteriores entre la Nación y la empresa».

El señor Ministro del Interior fué más allá en el debate

del Honorable Senado, y dijo algo que aquí, sintéticamente, ha presentado á la Honorable Cámara: que el Poder Ejecutivo, presidido por el doctor Uriburu, no se creía con facultad para gastar un peso más para la continuación de las obras del puerto, y que por ello acudía al Congreso á pedir fondos.

Si no se creía autorizado á gastar un peso más, es porque no había ley ni nada capaz de acordar el gasto, porque si hubiera tenido una autorización legislativa, hubiera seguido pagando de rentas generales el costo de las obras.

El señor Ministro dijo, pues, que no se consideraba autorizado el Poder Ejecutivo para gastar un peso más, y también que había dado instrucciones de no otorgar certificados por un peso más de lo autorizado por el presupuesto vigente.

El señor Ministro en el Senado, y ante esta Cámara lo ha repetido también, dijo que los precios unitarios contratados en 1884 son hoy excesivos y en extremo onerosos para la Nación. Aquí también dijo que podían obtenerse con un ciento por ciento de rebaja contratándolos á los precios de plaza.

Yo digo: si esta es la opinión del Poder Ejecutivo; si los precios unitarios de 1884, que eran elevadísimos, según lo que antes he demostrado á la Honorable Cámara, hoy son intolerables para el país, ¿por qué no admitir el agregado que propone el señor diputado por la Rioja, que dispone que se saque á licitación ó se hagan por nuevo contrato las nuevas obras? No proceder así, señor Presidente, sería sacrificar el Tesoro público.

Sr. Cantón—¿Me permite una interrupción el señor diputado?

Sr. Barroetaveña—Voy á concluir este período de mi exposición, y en seguida podrá hacer uso de la palabra el señor diputado.

Importaría eso votar el proyecto que tenemos en discusión de 8.000.000 de pesos oro, que equivalen á 26.000.000 de pesos papel, para un gasto que se puede hacer con inmensa economía, según lo ha dicho el miembro informante del Senado, el señor Ministro también en el Senado y aquí, y hasta el mismo Poder Ejecutivo, y según he demostrado.

Ahora puede interrumpirme el señor diputado.

Sr. Cantón—Acepto, señor diputado, porque mi réplica será muy breve.

Preguntaba el señor diputado: ¿por qué no aceptar la indicación propuesta por el señor diputado por La Rioja para que se saque á nueva licitación?

Por esto, señor: porque importaría rescindir el contrato existente, lisa y llanamente.

Sr. Barroetaveña.—¡Señor Presidente: esto es encerrarse en un círculo vicioso!

Sr. Cantón.—No, en un círculo de hierro que no podrá romper el señor diputado.

Sr. Barroetaveña.—¡Ya verá cómo lo rompo!

Porque precisamente de lo que se trata, es de saber si está obligada la Nación; y el Poder Ejecutivo cree que no está obligada, puesto que legalmente no puede disponer de un solo peso para continuar las obras.

Sr. Cantón.—¡Pero, señor diputado! No le puedo aceptar ese modo de raciocinar.

No ha dicho eso el señor Ministro. El señor diputado está haciendo la más grande de las colgadas. *(Risas.)*

Sr. Alem.—Dijo que tal vez podría sacarse á licitación y aun que convendría hacerlo; lo que quiere decir que no se creía autorizado.

Sr. Cantón.—Para los diques de carena.

Sr. Alem.—No, señor; ahí está en la discusión del Senado.

Señor Presidente.—El señor diputado por la capital tiene la palabra y no quiere que lo interrumpan sin pedirle permiso.

Sr. Cantón.—Es el señor diputado por Buenos Aires el que no ha pedido permiso.

Sr. Alem.—¡No! ¡Yo interrumpo al que interrumpe! *(Risas.)*

Señor Presidente.—Tiene la palabra el señor diputado por la capital.

Sr. Barroetaveña.—Ya que el señor diputado por Tucumán pone en duda la referencia que he hecho de las palabras del señor Ministro, voy á tener que citarlas.

Ha dicho el Ministro en el Senado: «Sobre lo excesivo ya de los precios unitarios contratados con los señores Madero é hijos, y que habían sido observados una ó más veces por el Departamento de Ingenieros».

«Esos precios, según el mismo Departamento, pudieron ser razonables en su origen; pero después se ha venido depre-

ciando la moneda del país, elevándose la moneda de oro por consiguiente, y entonces, lo que antes era un buen precio, ha pasado á ser un precio exagerado.»

Y luego agrega... «Pero han tenido la ventaja de que las obras no continúen bajo el imperio de los precios anteriores, y que las nuevas é importantes que se proyectan para el complemento del puerto, hayan sido sacadas de la regla imperiosa de los precios unitarios, y que ya, después de seis ú ocho años, habían pasado á ser onerosos para el Estado.»

Y así como éste, ha pronunciado varios párrafos el señor Ministro del Interior, que importan declarar que para el Poder Ejecutivo los precios son hoy exorbitantes, elevadísimos—aquí lo ha repetido,—que dejarán un 100 por 100 de utilidad.

Y si no se considera obligado el Gobierno con la empresa constructora, ¿por qué sacrificar así la hacienda pública del Estado, contratando por 26.000.000 lo que puede contratarse por mucho menos, quizá por la mitad?

Y esto no es una mera hipótesis, ni afirmaciones caprichosas del Ministro del Interior, ni una afirmación sin fundamento del miembro informante del Senado, ni tampoco una afirmación infundada del Poder Ejecutivo en su mensaje; la Cámara lo conoce, puesto que en la sesión del sábado se ha presentado una propuesta ofreciendo hacer esta misma obra pública con economía de 1.500.000 pesos.

A propósito de esto se hicieron observaciones para desautorizar la propuesta, diciendo que no presentaba seriedad de base el proponente.

Se llegó, señor Presidente, hasta negar que el proponente hubiera sido de los constructores del puerto de La Plata.

Se ha padecido un error.

Ese proponente fué uno de los socios de la empresa constructora del puerto de La Plata. En un principio eran Lavalle y Médici, y el señor Francisco Uriburu, que era la compañía, el socio capitalista. Con posterioridad, el señor Castells compró la parte del señor Lavalle y entró en la razón social. Es, pues, miembro de la razón social que construyó aquel puerto tan importante y tan bien hecho, y conserva elementos para el trabajo aquí, en este puerto, y ofrece al Congreso, en su propuesta, todo género de garantías y seguridades para llevar á cabo la conclusión de las obras.

Bien, pues; si el Ministro del Interior tiene sobrada razón para afirmar que los precios del 84 son hoy exorbitantes, y que la obra puede hacerse con mucha más economía, y si esto es concordante con lo que dijo el miembro informante en el Senado, el mismo Poder Ejecutivo y la propuesta que ha llegado hasta la Cámara, yo no veo por qué hemos de entregar, precisamente, á la empresa Madero una obra pública á precios tan elevados, que vienen á perjudicar enormemente á la hacienda del Estado.

No debemos olvidar la situación apremiante del Tesoro público, la situación financiera dificilísima del país; no debemos olvidar los gastos que exigen nuevos impuestos al pueblo, que exigen economías en todo para poner al país en condiciones de defensa; no debemos olvidar esto para despreciar así más la economía de un millón y medio de pesos oro sellado que se puede hacer en una obra pública, según la propuesta leída el sábado.

Para desautorizar dicha propuesta, se dijo que lo que se proponía era construir en La Plata, para valorizar terrenos, un dique de carena que costaría un millón de pesos oro.

Yo no voy á hacer la defensa de la propuesta que ha venido á la Honorable Cámara, y me limito, como he dicho en la sesión anterior, á que el Gobierno, el Congreso, la tomen en consideración.

Pero respecto de ese cargo que se dirigía al proponente, me parece que no debe atenderse, porque en un decreto firmado por el Presidente Uriburu y sus cinco Ministros, se mandó ubicar la construcción de un dique de carena precisamente en el puerto de La Plata, en terrenos donados y para el cual se votó un millón de pesos oro.

Si todos los Ministros del Presidente Uriburu han ubicado allí el dique de carena y ha declarado puerto militar en cuanto un decreto puede hacerlo, puesto que dice que se pedirá al Congreso la sanción de una ley al respecto; si el Poder Ejecutivo dictó ese decreto después de informes favorables del Estado Mayor de la Armada y del Departamento de Ingenieros, al uno por la parte técnica y al otro por la faz estratégica que pudiera asumir esta obra, yo creo que no vendría ningún perjuicio á la Nación en que ella se llevara adelante, tanto más, cuanto que en

la misma discusión habida en el Honorable Senado, el senador Pellegrini hizo notar que el Poder Ejecutivo había mandado ubicar el dique militar de carena en el puerto de La Plata.

Sé que ahora se hacen observaciones en contra de la construcción de esa parte de las obras en el puerto de La Plata, arguyéndose que se expondría el dique y el puerto militar ubicado allí, al bombardeo de alguna escuadra enemiga que pudiera venir á nuestros ríos, agregándose que si se hace esa construcción en el puerto de la capital de la República, estará á salvo del bombardeo, porque los grandes buques enemigos no podrían llegar á él.

Sr. Cantón—Conste que ese argumento no se ha formulado en la Cámara.

Sr. Barroetaveña—No me refiero al señor diputado.

Se ha hecho ese argumento, y entonces me basta replicar esto: si los buques enemigos de gran calado no pueden llegar á bombardear los diques de carena de la capital, es porque los diques que ahí se hagan no servirán para nuestros grandes barcos, el *25 de Mayo*, el *Garibaldi*, el *Brown*, que tienen un calado de veintiuno á veinticuatro pies.

Es sabido que el canal de Riachuelo, que sirve de entrada al puerto de la capital, no tiene sino diez y nueve pies nominales de profundidad en las bajas mareas, y eso cuando anda bien; hoy mismo anuncian los diarios que dos ó tres vapores están varados en diez y siete pies de agua.

De manera que hacer los diques militares donde no puedan servir para nuestros grandes buques de guerra, es no hacer diques de carena para esos barcos; y en cuanto á la observación de que podría ser bombardeado el puerto de La Plata y destruídas las obras militares que se hicieran, debo hacer presente á la Honorable Cámara, que ningún puerto militar del mundo está abandonado, que todos tienen poderosa artillería para no permitir que se acerquen los buques enemigos.

Señor Presidente—Me permito recordar al señor diputado que lo relativo á los diques está en el artículo 2º, el cual no está en discusión en este momento.

Sr. Barroetaveña—Es que el artículo 2º se relaciona con todo el proyecto.

Señor Presidente—Pero está en discusión el artículo 1º solamente.

Sr. Barroetaveña—Y además, por la configuración del canal hondo del río de la Plata, las aguas más profundas pasan á cuatro kilómetros del extremo del canal del puerto de La Plata, desde donde, con la poderosa artillería moderna, puede perfectamente no sólo defenderse el puerto de La Plata, sino la capital de la República y su puerto.

Señor Presidente: llego al término de mi exposición. Creo haber tratado el escabroso tema de que nos hemos ocupado, con serenidad de espíritu y con el acopio de antecedentes é ilustración de datos suficientes para demostrar á la Honorable Cámara las razones que tengo para dar mi voto en favor del agregado propuesto por el señor diputado por La Rioja.

Creo que es necesario poner término á tantas irregularidades administrativas que se han cometido en la construcción del puerto de la capital.

Creo que es llegado el caso de defender los intereses públicos, de hacer grandes economías, de defender la hacienda del Estado, y de convertir en hechos la reacción administrativa ofrecida al país en los programas de los partidos hasta en el mensaje del Presidente de la República al abrir el presente período de sesiones. Debemos hacer, pues, franca y virilmente gobierno de reparación en todo sentido, y no consentir que vuelvan á reproducirse los desórdenes administrativos del antiguo régimen, que tanto nos hicieron sufrir en el interior, como humillar y perjudicar nuestro crédito en el exterior.

He dicho. *(¡Muy bien!)*

Sr. Cantón—Pido la palabra.

Declaro ingenuamente, señor Presidente, que al venir á la Cámara traía la firme resolución de no despegar los labios; pero, en verdad sea dicho, el hombre propone y Dios dispone; y en este caso, los adversarios del proyecto de la Comisión se han convertido en Dios, en lo que á mí atañe.

Habría deseado sinceramente, que el largo discurso que revela el prolijo examen hecho por el señor diputado por la capital se hubiera producido en alguna de las sesiones anteriores, porque habría tenido verdadero placer en seguirlo punto por punto y demostrar cuán deleznable es la base del edificio que él ha levantado.

Pero, señor Presidente, hacer una larga y minuciosa expo-

sición después de un largo, por más que haya sido brillante, debate, es como ofrecerle á un individuo que sale de un banquete un plato de locro. *(Risas.)*

Principió el señor diputado su exposición, englobando razones de orden constitucional y cifras de dinero á gastarse en la terminación de las obras del puerto Madero; y, francamente, debo declarar que una viva zozobra asaltó mi espíritu, porque esperaba oir una de esas largas disertaciones que él acostumbra hacer en el terreno constitucional, donde yo, sin modestia de ninguna clase, declaro que estoy poco preparado; pero no ha sido así, por fortuna, para mi réplica. El señor diputado se ha concretado á la estimación de cifras y de guarismos, de precios unitarios y del monto de las obras.

Pero comenzó con el paso trabado, y digo trabado, porque principió sentando cifras erróneas. Dijo, por ejemplo, que se trata de votar 8.000.000 de pesos oro para la terminación de las obras del puerto de la capital. Y como no deseo, siempre que pueda, dentro de la premura del tiempo, dejar pasar errores de nota en la exposición de los señores diputados, hago aquí un distingo: no son 8.000.000 lo que se trata de invertir en la terminación de las obras del puerto de la capital. Terminantemente lo dice el despacho de la Comisión: son 6.400.000 pesos para terminar las obras ya contratadas, para concluir lo que se llama puerto de Buenos Aires. Lo demás, los diques de carena no estuvieron antes, ni ahora, ni después, incluídos en ninguna ley ni en ningún contrato. Esta es una obra complementaria que la Comisión del Honorable Senado ha creído oportuno introducir, no estando comprendida en las obras del puerto Madero.

Sr. Barroetaveña—Pero que agregados á lo que se gasta por el segundo artículo, forman 8.000.000, que es lo que dije.

Sr. Cantón—Que están perfectamente separados en un artículo distinto del despacho de la Comisión. Ahora se discute el artículo 1° y no veo por qué se han de involucrar, como quiere el señor diputado, el 1° el 2° y el 3°!

Sr. Barroetaveña—Para determinar la importancia pecuniaria del proyecto.

Sr. Cantón—Uno de los puntos nuevos que realmente ha tocado el señor diputado por la capital, tal vez el único, porque

poco se ha dejado por escudriñar en este minucioso, largo y lucido debate, ha sido un parangón veladamente hecho entre las opiniones de un distinguido senador por Buenos Aires y las opiniones, aunque anónimas, de uno de los diarios de mayor circulación de la República.

Pero el velo con que lo ha envuelto no ha sido tan tupido que no me haya permitido ver á su través la silueta del senador á quien se refería, y á los tipos de imprenta á que también hacía alusión.

La antítesis que él nos presentaba es chocante; pero yo, recogiendo ambas, hago una de ellas mía, y voy á demostrar que es la que está en la verdad.

Cuando ese senador por Buenos Aires decía que las obras del puerto de la capital son en realidad baratas, que la posteridad, el juicio histórico dará la razón á los que han defendido la conclusión de esas obras, ese senador estaba en la verdad, por más que uno de los diarios de mayor circulación de la República haya dicho—y voy á leer las palabras textuales, porque no quiero cambiarlas—«que era el escándalo administrativo más abultado de la época.»

Es muy fácil demostrar que la verdad se encuentra de parte del senador aludido, porque no se debe entender que lo más barato es siempre lo que cuesta menos. A menudo se ha dicho—es un adagio conocido—que lo barato cuesta caro.

Y cuando se trata de obras de esta naturaleza, de obras destinadas á recibir el empuje constante de las aguas, que es uno de los elementos más destructores que hay en la creación, no es precisamente la baratura del precio la que se debe tener principalmente en vista, ni la que á la larga permite decir que es barata una obra.

La prueba la tenemos en esto: en que el señor diputado ha hecho una enumeración comparativa y poco acertada entre los precios del puerto de La Plata y los del puerto Madero.

No sé por qué el señor diputado ha dejado el otro puerto que está más cerca: el de la Boca del Riachuelo, tal vez porque la diferencia no era tan resaltante.

Pero yo tomo ambos y afirmo que hasta ahora las obras hechas en el puerto de la capital han resistido victoriosamente todas las inclemencias de la naturaleza, hasta este último y fu-

rioso temporal que acabamos de experimentar, que ha dejado ilesas las obras del puerto Madero.

No puede decirse lo mismo de los puertos del Riachuelo y de La Plata, por más que este último, como yo creo, haya sido honestamente construído.

En los diarios de hoy se anuncian los desperfectos que el temporal ha causado en el puerto de La Plata. Y me parece que no necesito decir en este momento que hace pocos días el Poder Ejecutivo destinó 300.000 pesos para la construcción de mil metros de malecón en lo que se llama el puerto Huergo, en la Boca del Riachuelo, por haberse destruído.

A la larga, señor Presidente, ha de resultar que las sólidas obras del puerto Madero son las que más barato se han construído en el país.

Y yo siento tocar algunos puntos, pero el señor diputado preopinante me obliga á ello.

No habría querido aludir á las publicaciones y á la actitud de ciertas personalidades del país, máxime cuando tengo por algunas de ellas verdadera estimación. Es el señor diputado por la capital quien me obliga á ello.

Pero entre las opiniones de un hombre político, de un eminente hombre de estado, responsable en todo terreno de lo que dice, y la opinión anónima lanzada ó vertida al correr de la pluma, que se publica en los organos políticos, y que se puede clasificar justamente de poco responsable, no hay duda, no puede haberla respecto de la importancia que tienen las primeras y de la poca, muy poca, que tiene la segunda.

Sr. Barroetaveña—No olvide que la prensa es el cuarto Poder del Estado.

Sr. Cantón—Sea el quinto, señor diputado; pero eso no levanta mi argumentación!

Y puedo decir al señor diputado que esa prensa me inspira poca fe, cuando más de una vez se han estampado en sus columnas proféticas, errores de esta magnitud, como cuando decía que las tierras conquistadas al puerto valían 135 millones!

Los profetas, señor diputado, tienen la obligación de no desmentirse nunca, de no cometer jamás errores, porque sinó dejan de serlo. *(Risas.)*

Sr. Barroetaveña—Por ese hecho, si desconfía de lo que

dice la prensa, debe también desconfiar de lo que dicen los constructores.

Sr. Cantón—Permítame.

No venga á tomar el señor diputado la bandera simpática de defender á la prensa.

¡La prensa se defiende por sí sola! *(Muy bien.)*

Señor Presidente—Permítanme los señores diputados.

Sr. Cantón—Le llamaba la atención al señor diputado que esta empresa del puerto Madero hubiera levantado tantas resistencias, hubiera sido tan viva y acaloradamente discutida, llegando en su exaltación oratoria á decirnos que no existe obra alguna en la República que haya levantado tantas tempestades como las obras del puerto Madero.

Decirlo es fácil; pero traer el argumento que corrobore la afirmación, es difícil.

Y yo puedo presentar, una por una, todas las obras públicas del país, y demostrar que todas ellas han levantado tempestades tan grandes, si no más, que las del puerto Madero.

¿Y por qué han levantado tempestades?

Porque en toda obra pública hay intereses encontrados que son causas de grandes debates.

¿Acaso no sabemos que cuando se inició la obra del puerto Madero estaban en discusión no uno sino numerosos proyectos del ingeniero Huergo, ingeniero distinguido con cuya amistad me honro (siento que el caso me obligue á nombrarlo) que impugnó en centenares de discursos, en infinidad de artículos, en conferencias científicas, las obras del puerto, y que también representaba á un sindicato de capitalistas interesado en la ejecución de las mismas?

Esto no es, pues, extraño. Es natural, es propio del corazón humano. Donde quiera que hay pasiones é intereses encontrados, se levantan tempestades.

Recuerdo otro caso parecido.

En la Administación del doctor Avellaneda, cuando se trataba de construir el ferrocarril Central Norte á la provincia de Tucumán, hubo una verdadera tempestad de opiniones en este mismo recinto, al discutirse si la trocha del ferrocarril debía ser ancha ó angosta. Y, señor Presidente, pasó lo que ha sucedido ahora: la pasión, el acaloramiento, la ofuscación de las

ideas en cierto momento llegó á tal punto entre los hombres más distinguidos, entre los oradores más puros que ha tenido el Parlamento argentino, que hasta se formularon argumentos de esta clase para combatir la trocha ancha y sostener, en cambio, la trocha angosta: que convenía más la trocha angosta porque al correr el ferrocarril, con marcha vertiginosa, la locomotora ofrecería menos superficie al viento y, por lo tanto, menor resistencia! *(Risas.)* Pero se les contestó: cuando sople el viento de atrás en el ferrocarril de trocha ancha, será favorable á la marcha; el tren irá con mayor rapidez. *(Risas.)*

Este argumento, aunque cause hilaridad, se ha repetido á propósito de las obras del puerto de la capital. Se ha repetido, siento también decirlo, por uno de los más distinguidos ingenieros argentinos, pero muy apasionado en esta cuestión, que decía con respecto al canal del norte: Ese canal no conviene; los buques no podrán ingresar por él sin gran dificultad en la Dársena Norte por la mañana, porque las brisas matutinas que van de la tierra al río impedirán su marcha, y tampoco podrán salir con facilidad por la tarde, porque las corrientes aéreas opuestas serán también un obstáculo. *(Risas.)* Y entonces se le dijo: ¡Señor! Se cambiarán las horas de entrada y de salida; entrarán los buques por la tarde y saldrán por la mañana á impulso del viento más favorable! *(Risas.)*

La segunda parte del discurso del honorable colega á quien contesto, está concretada á la faz arquitectónica, diré, en la cual no le conocía especial preparación, lo declaro ingenuamente, al señor diputado. Se ha extendido larga y minuciosamente sobre los precios unitarios, y á la vez, con erudición, sobre los artículos de la ley y del contrato Irigoyen que él encuentra pertinente.

Yo he de insistir un poco sobre el contrato, en una nueva faz que no ha tocado el señor diputado porque no le conviene, y que yo voy á tocar por la razón contraria.

Pero antes le diré, á propósito de precios unitarios, que cuando se habla de precios unitarios en un contrato y se indican clara y terminantemente, como lo he dicho, el monto del metro cúbico de mampostería y el monto del metro cúbico de terraplén, se puede, y en esto él nos ha dicho la verdad, fijar de una manera segura el costo de las obras, siempre que se fije

también de una manera terminante cuál es el monto de los metros cúbicos sobre los cuales se han establecido los precios unitarios.

Pero ese raciocinio no es aplicable á las obras del puerto Madero, y digo que no es aplicable, porque no se ha fijado en las obras del puerto de la capital, porque no ha podido hacerse eso jamás, el monto total de la cubicación.

A medida que las obras avanzaban, á medida que las necesidades del país obligaban á introducir modificaciones, es claro que el monto de la mampostería, el monto del dragaje iban también en aumento.

Entonces, pues, no es un argumento el que se nos hacía sobre los precios unitarios si carecen de la condición indispensable que acabo de establecer.

El contrato de 1884 ha dado margen á una larga exposición del señor diputado por la capital, haciendo ver en la lectura de alguno de esos artículos que en él se establecía de una manera clara y terminante el monto de las obras y que ellas no podrían exceder de la suma de 20.000.000 de que habla el contrato Irigoyen.

Señor Presidente: yo no había querido hacer la crítica del contrato de 1884; el señor diputado me pone en el caso de hacerlo; y no la quería hacer, porque criticándolo, iba á criticar también al Ministro que lo subscribe.

Sr. Barroetaveña—¡Y al Presidente!

Sr. Cantón—Sí, pues; ya sabemos que el Presidente en estos casos firma siempre lo que el Ministro formula. Y es sabido, en lo que al puerto Madero se refiere, que el que formuló el contrato, después de dos años... de maduro estudio, fué el distinguido estadista doctor don Bernardo de Irigoyen.

En ese contrato, señor Presidente, existen contradicciones evidentes, flagrantes, como dicen los franceses.

El artículo que ha leído el señor diputado, en verdad establece que no se pasará de 20.000.000; pero en cambio existen otros como este, que ya he leído y que la Cámara me va á perdonar lo vuelva á leer... El artículo dice, entre otras cosas, lo siguiente: *cuyos planos quedarán sujetos á todas las alteraciones y modificaciones respecto á los diques, canales y demás construcciones que aconsejen los estudios definitivos que deberán hacerse en*

la rada de esta ciudad por dichos ingenieros, y que serán sometidos á la consideración y aprobación del Poder Ejecutivo.

Sr. Barroetaveña—Dentro de los 20.000.000.

Sr. Cantón—Aquí no se habla de los 20.000.000. Es la contradicción que estoy haciendo notar.

Más adelante, como si esto no bastara todavía, dice el artículo 9º: «Es convenido que respecto de los almacenes, galpones y pescantes (precisamente los puntos que han dado lugar á la discusión), el Poder Ejecutivo podrá disminuir *ó aumentar* el número y la extensión, según el cubo total que le sea necesario», etc.

¿Qué quiere decir esto?

Por un lado no podrá pasar de los 20.000.000.

Sr. Barroetaveña—En todo caso.

Sr. Cantón—En otros artículos se establece que podrá aumentarse los almacenes, la extensión, el número...

Este es un contrato hecho á precios unitarios, y no se concibe cómo cuando se aumenta el número y extensión de las obras, no se aumenta el monto de su costo. ¿Y cómo hacer caber en los 20.000.000 tan grandes ampliaciones?

Aunque no soy jurista, aunque no soy doctor en leyes como el señor diputado, salta al sentido común la contradicción evidente que hay en estos artículos.

Sr. Barroetaveña.—¿Me permite una interrupción?

Es que partimos de puntos de vista diametralmente opuestos en la apreciación de esas ampliaciones de obras.

Yo sostengo que, con prescindencia de la mayor extensión de la dársena sur y de las dos esclusas, no se hicieron ampliaciones de obras que no hubieran sido calculadas y presupuestas por el proponente en 1882 y al contratarse el año 84.

Es claro: si en una obra pública se hacen nuevas ampliaciones, tiene que aumentarse su precio; pero si esas ampliaciones figuran en el proyecto y planos primitivos, no puede aumentarse el precio.

Eso es lo que he sostenido.

Sr. Cantón.—Muy lógico el señor diputado desde su punto de vista. Pero él supone que las cosas han pasado así, y el Poder Ejecutivo y numerosos ministros (el país los ha tenido en cierta época á granel) han pensado de otra manera.

Sr. Barroetaveña.—Yo he leído la propuesta de los concesionarios.

Sr. Cantón.—También la hemos leído aquí en la Cámara, hasta el cansancio.

Sr. Barroetaveña.—¿Si me permite el señor diputado otra observación?

Es esta: ¿Estaba ó no estaba contratado el muro exterior de concreto en la primera propuesta y en el segundo contrato?

Sr. Cantón.—No, señor; ya le voy á contestar.

Sr. Barroetaveña.—¿Estaban ó no contratados 315.000 metros cúbicos de depósitos? Sí.

¿Estaba ó no fijado en 85.000 pesos el costo de líneas férreas al costado de los diques? Sí.

Sr. Cantón.—Si el señor diputado, no más, se contesta, ¿para qué me pregunta? (*Risas*).

Sr. Barroetaveña—Para precisar los puntos.

Señor Presidente—Le rogaría al señor diputado por Tucumán, que continuara en su exposición, á fin de ver terminado este debate.

Sr. Cantón—He de ser breve, pero á condición de que no me interrumpa el señor diputado.

Mucho se ha hablado del muro exterior, del cambio en los elementos constitutivos del mismo, sobre si fué madera lo que primero proyectaron los señores Madero ó si fué piedra, ó si no hubo una involucración de cosas distintas destinada á traducirse en mayor beneficio para los contratistas.

Ya se ha dicho en esta Cámara con elocuencia, por el señor diputado por Salta y por el señor Ministro del Interior, que en diferentes ocasiones y en diferentes épocas se ha dado distinta interpretación á la ley del 82.

Cuando la han interpretado como reza en el artículo 10, leído por el señor diputado, é introducido en el contrato de 1884, firmado por el doctor Irigoyen, de que no debían exceder las obras de 20.000.000, se le ha dicho al señor Madero: Es preciso que dentro de estos veinte millones haga usted el puerto.

Sólido ó poco sólido, cómodo ó poco cómodo, hágalo usted; pero tengamos puerto por 20 millones.

Entonces, naturalmente, el contratista tuvo que proyectar

obras que ante todo se ajustaran dentro de la suma precitada.

Se proyectó el muro exterior de madera. Pero, cuando se presentaron las propuestas ofreciendo 20 y 22 $^1/_2$ millones oro por los terrenos, pueblo y Gobierno comprendieron que haciendo el muro de piedra, los terrenos estarían más garantidos de una posible inundación.

Por eso se resolvió hacerlo de piedra. El Departamento de Ingenieros mismo aprobó la propuesta para hacerlo de piedra, en la misma forma que los señores diputados ven ahora, de la misma estructura del muro interior de los diques, y el decreto disponiendo esa modificación, la más valiosa, lleva la firma del Presidente Juárez y del Ministro Pacheco.

He ahí explicado lo que ha dado motivo á tantas observaciones.

Es claro que no vale lo mismo la madera que la piedra, máxime cuando la piedra va adherida por cemento Portland, por concretos fuertes. Entonces los precios tienen que aumentar.

Ahora, si el precio estipulado fué excesivo, si fué moderado, ni el señor diputado ni yo estamos autorizados para decirlo.

Sr. Barroetaveña—Si me permitiera...

Sr. Cantón—Ahora no le permito, porque no voy á concluir nunca.

Sr. Barroetaveña—Era para recordarle...

Señor Presidente—No le permite el señor diputado.

Sr. Cantón—Quisiera ser galante una vez más con el señor diputado; pero veo que si continúa interrumpiéndome, la Cámara va á reclamarme el cumplimiento de la promesa que le hice de ser breve.

Y digo que no estamos habilitados para pronunciarnos al respecto, porque no tenemos competencia; y aunque la tuviéramos, aunque fuéramos ingenieros, nos pondríamos en el caso de ser injustos al juzgar estas obras que fueron contratadas de conformidad con los precios corrientes en aquella época, y no con los que existen en la actualidad.

El único que entonces pudo, debió hacer y lo hizo materia de juicio, que debió juzgar esta obra, fué el Departamento de Ingenieros; y en ninguna parte se ha de encontrar que se haya contratado obras de ampliación que no estén perfectamente documentadas, como bien y juiciosamente lo dijo el señor di-

putado Varela, por los enemigos del puerto Madero; porque toda la vida el Departamento de Obras Públicas, y repito y digo que no hago este recuerdo como un cargo para esa oficina, siempre fué adversario á las obras del puerto; de manera que la Nación está perfectamente garantizada en cuanto á la fiscalización que á la misma se refiere.

Se ha insistido también hasta el cansancio sobre la exorbitancia de los precios unitarios, y conviene tener presente que éstos se fijaron en la última época de la Administración del general Roca, año 1886, siendo Ministro del Interior el doctor Isaac M. Chavarría.

Se celebraban conferencias todas las noches desde las 8 hasta las $12\,^1/_2$ ó 1 de la mañana para discutir y ajustar con el señor Madero estos precios.

En defensa de los intereses del Tesoro, estaban presentes además del señor Ministro, el Subsecretario doctor don Enrique García Mérou, el Director de rentas de la Nación, el Presidente de la Contaduría nacional, el Procurador del Tesoro, el Presidente del Departamento de Obras Públicas y el Inspector de Obras hidráulicas del Departamento. Así que terminaban dichas conferencias, se labraban actas con la conformidad de todos los presentes, y sólo *dos precios* fueron motivo de disidencia entre los representantes del Gobierno y el señor Madero. Estos dos precios los fijó como único árbitro el ingeniero Nyströmer; así pues, debemos deducir que los precios ajustados entonces fueron perfectamente *razonables* y equitativos.

También nos habló el señor diputado de algo que no quiero dejar de contestar, en lo que respecta al dragado.

Se ha hecho juicio comparativo entre el precio del dragado del canal del norte y del sur, sabiendo que este último fué ejecutado por la Comisión de las obras del Riachuelo, y el primero por la empresa Madero.

El del Norte se ha rellenado desde Mayo de 1893 hasta hoy Noviembre de 1895, 325.000 metros cúbicos, mientras que el del Sur, según informe del Departamento de Obras Públicas, se rellena 800.000 metros cúbicos por año, y por consiguiente, desde Mayo de 1893 hasta ahora se ha rellenado 1.600.000 metros cúbicos.

Si en algo, señor Presidente, no gana la empresa Madero, es en el dragado del canal del norte, y digo que no gana, porque ese dragado se hace en condiciones muy distintas á aquellas en que se verifica en el canal del Riachuelo.

No es lo mismo, y estas no son opiniones mías, que carecen de autoridad, sino opiniones de los técnicos; no es lo mismo dragar arena ó barro que dragar tosca; y en el canal del norte se está dragando en tosca. Y la prueba evidente de que es tosca lo que se está dragando allí, es algo que se encuentra á la vista de todo el que quiera ver los terraplenes que se están levantando con el producto del dragado.

Cuando la Comisión de obras públicas visitaba las obras del puerto, observó que había dos dragas en aquel canal; que las chatas tenían que hacer un recorrido de 8 á 10 kilómetros, para venir siguiendo el canal, porque el bajo fondo del río no les permite hacer ese recorrido por otro sitio, hasta la parte sur del puerto á descargar el producto del dragado; mientras que en el canal del Riachuelo la descarga de la arena se hace ahí no más, á pocas varas de donde ha sido extraída. Lo que explica también porque cuando la marea sube, lo mismo que cuando hay fuertes vientos del sur, el producto del dragado vuelve nuevamente al canal, y porque ese canal se está rellenando á cada rato, cosa que no sucede en la misma proporción en lo que al canal del norte se refiere.

No existen, pues, pingües ganancias, como decía el señor diputado sobre el costo de esta parte de las obras.

He explicado en la sesión anterior dónde existían, realmente, las utilidades legítimas, honestamente reportadas por la empresa Madero; y no quiero repetirlo por no cansar á la Cámara.

Por último, el señor diputado ha dejado para concluir su exposición algunas consideraciones no pertinentes al artículo 1°, como lo hizo notar la Presidencia con oportunidad, porque se refieren al artículo 2°.

Se habló de diques de carena y se habló también hasta de rescisión de contrato, aunque esto último era á propósito del inciso propuesto por el señor diputado por La Rioja, que también combatí en la sesión anterior.

Señor Presidente: este inciso, diré concretamente, no lo

acepta la Comisión de obras públicas, porque, si la Cámara lo votase, importaría, por ese solo hecho, rescindir el contrato que tiene celebrado el Poder Ejecutivo con los empresarios Madero para la conclusión de las obras del puerto de la capital.

No, podemos decirle al Poder Ejecutivo: usted hace efectivo el contrato hasta aquí; esto otro, no, porque no está incluído en el mismo, *según nuestra última interpretación*, y en consecuencia lo sacará usted á licitación.

Esta conducta de parte del Congreso, daría lugar á una acción de daños y perjuicios, en la cual el contratista perjudicado tendría derecho precisamente á cobrar al Gobierno todas las utilidades que los señores diputados por la capital y por La Rioja, con un celo patriótico que yo aplaudo, tratan de economizar, aunque ilusoriamente, señor Presidente.

No se trata, pues, ni la Comisión puede aceptar el cargo, y mucho menos la Cámara, de despreciar economías de millones.

No, la Comisión ha buscado economías por todos los medios á su alcance; es tan celosa como el señor diputado de la inversión que se ha de dar á los dineros públicos; pero quiere hacer las cosas prácticas; no desea, á título de esta bandera simpática de las economías, de las previsiones, echar sobre la Nación un pleito cuyos resultados serán que se gaste más de cuanto se piensa economizar, y que se haya perdido un tiempo lamentable en la terminación de las obras.

Señor Presidente: en lo que á diques de carena se refiere, respecto á lo cual concluyó el señor diputado haciendo un verdadero bombardeo sobre los proyectados diques, le diré que todavía el Poder Ejecutivo no ha resuelto si ha de hacer diques militares en La Plata, en Bahía Blanca ó en el puerto de Buenos Aires; que, por fortuna, en este recinto á ninguno se le ha ocurrido ni la remota posibilidad de que nadie, ni los chinos ni los japoneses, puedan venir á bombardearnos. De manera que no se ha tomado en consideración esa hipótesis ni se había formulado tampoco semejante argumento.

Tal vez el Poder Ejecutivo, por haber adquirido últimamente naves de gran calado, que no podrán entrar al puerto de la capital, ni al de La Plata, se resuelva á construir el dique militar en Bahía Blanca. Pero esta es una suposición mía, sin fundamento de ningún género, que me la sugiere nada más que

la compra del *Garibaldi*, el mucho calado de este buque y el poco fondo que hay en el río de la Plata.

En cuanto á los diques de carena, la Comisión proyecta dos, como un complemento de las obras del puerto, uno pequeño y otro mayor, ambos destinados, no tan sólo á prestar servicios en los buques de la escuadra, sino también á prestarlos á los buques del comercio de Ultramar.

Y el señor diputado padece un error, un olvido involuntario, cuando asevera que no podrán entrar nuestros buques á limpiar sus fondos en los diques proyectados en el puerto de la capital. Podrán entrar, señor Presidente; y la prueba es que ya han entrado.

Algunos de los diputados que aquí están presentes y que me dispensan el honor de escucharme, han visto los buques de la escuadra en los diques y en la dársena del puerto Madero. Y hasta el *Brown* ha entrado tres ó cuatro veces. Según el Departamento de Obras Públicas, si se llevaba á cabo el proyecto Pico (Esclusa-dique) todos podían entrar.

Yo le digo al señor diputado que los sondajes hechos por el Departamento de Obras Públicas, por el empresario Madero y hasta por el ingeniero del puerto Huergo, dan al canal de entrada del sur un promedio de 18 á 21 pies de profundidad.

Esta es la profundidad que debe tener: 21 pies; pero yo sé que en algunos puntos no los tiene.

Y, en cuanto á los diques del puerto se refiere, sostengo firmemente que en todas partes se encontrará 23 pies de calado; y en el canal del norte, una vez votada esta partida para dragado, también ha de encontrar siempre el señor diputado una profundidad de 21 pies. De manera que podrán entrar todos los buques de guerra, á excepción del *Garibaldi*, que todavía no ha llegado.

Bien, señor: había prometido ser breve, y termino recordando las palabras de San Agustín, cuando decía: «Las mejores dotes del orador, son la brevedad y la claridad».

Señor Presidente: ya que no tengo la última, por lo menos aprovecho la primera.

He dicho.

VARIOS SEÑORES DIPUTADOS—¡Muy bien!

SR. DÁVILA—Pido la palabra.

No para traer nuevos argumentos al debate, sino para sustraer algo que no le corresponde.

Seré todavía, si no en la claridad, en la brevedad, el ideal del concepto de San Agustín.

Sr. Cantón—Será en las dos...

Sr. Dávila—Se ha traído á la discusión algo á que estoy vinculado; y como eso no está en discusión, sino el artículo 1°, me ha de permitir la Cámara que no me dé cuenta ni recoja la observación, para contestarla.

Esa voz, esa institución no tiene por juez al Congreso argentino, sino al pueblo de la República. Por lo tanto, no se somete á su juicio; y no sometiendo á su juicio sus actos, no puedo hacer la defensa de ellos cuando se los recuerda con cierta acritud y con tono de censura.

Siendo miembro de este cuerpo, respetando como respeto al Poder Legislativo de la República, acatando sus leyes como las acato, como periodista no le reconozco como juez para juzgar mis actos; y en cuanto á las opiniones personales del señor diputado que me son relativas, le diré que tengo en mucho aprecio sus opiniones, pero aprecio más las mías: entre las de él y estas mías me quedo con estas últimas.

Sr. Cantón—¡Nada más lógico!

Yo no deseo que al fin de este debate quede ni la más pequeña nube de descontento, diré, entre los diferentes señores diputados que han tomado parte en la discusión, y haré notar al distinguido representante por La Rioja que yo no he hecho referencia sino á más no poder al diario que tan dignamente él redacta.

No creo haber dicho en ninguna parte palabra alguna que afecte directa ni indirectamente á la delicadeza del señor diputado, por quien tengo una sincera amistad.

Nada más.

Sr. Alem—Una pregunta voy á dirigir al señor Presidente de la Comisión de presupuesto.

Quisiera que me dijera,—porque él ha intervenido en la misma Comisión el año anterior,—si cuando la Comisión de presupuesto aconsejaba á la Cámara la sanción de algunas partidas del presupuesto — á pedido del Poder Ejecutivo, supongo que debió haber sido — la Comisión tuvo conocimiento

perfecto de todas las informaciones del caso, respecto al alcance de los precios que estipulaban estos decretos del Poder Ejecutivo sobre ensanche de las obras; si la Comisión conocía las condiciones en que se habían desarrollado los nuevos contratos, y sobre todo, si le dió á la Comisión la razón—y ella la dió á la Cámara también;—por qué en estos nuevos contratos, siendo los precios unitarios primitivos ya excesivos, exagerados como ahora, se estipularon esos precios y no se hicieron esos contratos sobre bases más equitativas y convenientes; en una palabra: por qué se produce este enorme perjuicio á la Nación.

Quisiera que el señor diputado nos dijera si en la sanción de algunas sumas aisladas, la Cámara había prestado su aprobación á todos esos actos.

Señor Presidente—Observaré al señor diputado...

Sr. Alem—¿Por qué se había contratado por los precios primitivos, exagerados ya en esa fecha y no se buscaron otros más equitativos?

Sr. Berduc—Yo pediría al señor Presidente permiso para contestar al señor diputado por Buenos Aires, porque sé que me va á objetar que esto no pertenece á la discusión. Sin embargo, yo tendría mucho placer en contestar al señor diputado.

Señor Presidente—Si por parte de la Cámara no hay inconveniente...

Varios señores diputados—¡No, señor!

Sr. Alem—Porque se había hecho valer eso como argumento; y lo hemos combatido diciendo que eso no era una sanción de la Cámara: que la Cámara no había sido informada del alcance de esos actos, de las bases, de las condiciones de los nuevos contratos; que no importaba, bajo ningún aspecto, una sanción.

Esta es la razón de mi pregunta. Y, sobre todo, por los enormes perjuicios que estos nuevos contratos causan al Erario, si había explicado el Poder Ejecutivo la razón de estos contratos, en esas condiciones tan onerosas.

Señor Presidente—Yo quería hacer una observación, por que creía de mi deber hacerla.

Si una cuestión pudiera traer otras y relacionarse con ella, el debate nunca seguiría la forma regular que el reglamento prescribe.

Sin embargo, si de parte de la Cámara no hay oposición, yo por mi parte no tengo inconveniente en que el señor diputado por Entre Ríos use de la palabra.

Sr. Berduc—Señor Presidente, hace cuatro años que formo parte de la Comisión de presupuesto, y en tres de ellos se ha votado una partida para la continuación de las obras del puerto Madero.

La misión de la Comisión ha sido clara. Ella se colocaba dentro de la organización que tiene por nuestras leyes: estudiar el presupuesto.

No había sino una sola ley en la República votada por el Honorable Congreso para hacer el puerto de la capital, ley que se ha invocado tantas veces, la del 82, y los contratos existentes.

La Comisión de presupuesto no era en ese caso llamada á tratar la cuestión sino en este sentido: proporcionar los recursos necesarios para continuar la ejecución de una ley existente en la República, dictada por el Congreso. Es decir, si habría ó no renta bastante en el año próximo para destinar á la ejecución de esa ley la parte necesaria.

No habiendo sino aquella ley, la Comisión de presupuesto no tenía otra tarea sino buscar los fondos con que debía continuarse la ejecución de la ley, y aconsejaba en ese sentido lo que estimaba conveniente.

No podía tener otra misión la Comisión de presupuesto, no cabía tampoco otra; porque ya sabemos que cuando se trata de un proyecto de ley para ejecutar una obra pública, es la Comisión de obras públicas la que entiende en ella; pero cuando la ley existe, una de las tareas principales de la Comisión de presupuesto consiste en buscar los fondos para que la ley se cumpla.

Yo quisiera saber qué objeto tendría para la Comisión de presupuesto averiguar cómo se desarrollaban los contratos existentes, desde que ella tenía la ley que debía entender que era voluntad del Congreso que se cumpliese.

Pero le diré algo más al señor diputado. Le diré que por lo menos durante tres de las veces que he intervenido en este asunto, fué llamado el señor empresario Madero para determinar la suma que se le debía acordar para continuar los trabajos.

Le daré la razón.

Todo el mundo sabe que el señor Madero tiene un contrato con una empresa que ejecuta estos trabajos. Este contrato entre el señor Madero y estos señores contratistas, estaba sujeto á la cantidad que el señor Madero podía disponer de fondos que le entregara la Nación; de tal manera, que si se acordaba una suma menor de la que tuviera que entregar el señor Madero á estos contratistas, se le irrogaba un perjuicio positivo. Así es que siempre se le llamaba para inquirirle si una suma dada era bastante para continuar las obras.

Esto es todo.

Sr. Alem—De donde resulta que no sabe nada, como en la sesión anterior.

Sr. Berduc—Si no tenía que saber; si no es poder administrador, ni es juez ni parte.

Sr. Alem—Del único que ha tomado informe es del señor Madero; si le alcanzaba la plata que le iban á dar, y nada más.

Sr. Abella—Pido la palabra.

Para hacer notar que lo que acaba de exponer el señor diputado, es correcto de su punto de vista, como Presidente de la Comisión de presupuesto; pero el señor diputado y la mayoría de la Cámara que ha votado esta partida, tenían un conocimiento pleno de la ley, de los contratos y de todos sus antecedentes, y han votado conscientemente cuando han dado el dinero necesario para que se concluyan estas obras.

Sr. Berduc—Pero si he dicho que existía la ley.

Sr. Abella—Y hubieran podido votar en contra de esa partida si no la hubieran creído conveniente.

Sr. Berduc—Y sobre todo ¿para qué se votaba si no era para continuar la ejecución de la única ley que existía?

Sr. Abella—Yo no pienso tomar parte en este debate, porque creo que se ha agotado, tratándose la cuestión en todas sus faces con toda lucidez y extensión.

No ha faltado la nota personal, señor Presidente. Es lo que yo quiero recoger, dejando constancia de mi protesta.

Se ha dicho que los distinguidos funcionarios públicos que han intervenido en esta obra, que nos hace honor, se han hecho acreedores á críticas y á críticas acerbas.

Este es el lote de todos los hombres útiles que son capaces

de hacer obras de esta naturaleza, y que están sujetos, no solamente á insinuaciones malevolentes, sino hasta á calumnias cobardes.

¡Pero deben resignarse! Seguramente no merecerán críticas acerbas los hombres que nada han hecho en este país, porque nada son capaces de hacer.

Sr. Pizarro—Hago moción para que se dé el punto por suficientemente discutido.

—Se vota esta moción, y se aprueba.

—Se vota el artículo en discusión, y resulta afirmativa de 40 votos contra 7.

—Se vota el agregado propuesto por el señor diputado por La Rioja, y es rechazado.

Sr. Amuchástegui—¿Por cuántos votos?

Señor Secretario Ovando—Por 39 votos contra 8.

Sr. Amuchástegui—Es bueno que conste en el acta.

—En discusión el artículo 2º.

Sr. Del Valle—Pido la palabra.

Siento tener que molestar la atención de la Cámara para fundar mi voto en disidencia sobre el artículo que está en discusión; pero lo haré de la manera más breve posible.

Soy partidario, señor Presidente, de que todas las obras públicas se saquen á licitación, tanto más, cuando revisten una importancia como las que determina el artículo 2º.

Además, tratándose de este asunto para determinar mi actitud, la situación especial del mismo, no podría yo, en conciencia, como lo manifesté ya, hacer otra cosa que firmar el despacho de la Comisión, por cuanto entendía que la terminación de las obras debe contratarse con los señores Madero.

No me pasa lo mismo respecto de los diques de carena en el puerto de la capital, de los que no habla ni la ley del 82 ni los contratos sucesivos; y como creo que la ganancia que los señores Madero han obtenido construyendo las obras, sea por razones del cambio ó por otras razones, son de importancia, me parece que la Nación está en condiciones de sacar á licitación las obras de los diques de carena, obteniendo mayores ventajas en su precio.

Y aprovecho esta oportunidad, señor Presidente, para declarar lo siguiente: Que no tengo interés alguno en que los

señores Madero construyan ó no el dique de carena; porque entre los partidarios del puerto Madero hay un diario también, de importancia y que se ha citado en esta Cámara, que me atribuyó, al dar cuenta de que yo firmaba en disidencia el proyecto en esta parte de los diques, la voluntad de que los señores Madero no hicieran el dique de carena.

Me es absolutamente indiferente; lo que quiero es que la Nación realice estas obras con la mayor economía posible, y ojalá hubiera sido dado, por la interpretación que yo doy á la ley del 82 y á los contratos sucesivos, pedir á la Cámara que impusiera la misma condición para las demás obras.

Desgraciadamente, no me ha sido posible hacer esto, de acuerdo con las ideas que tengo en este asunto; y es por esto que pido á la Cámara que si no aceptara el despacho de la Comisión en mayoría, que deja á opción del Poder Ejecutivo hacer con ó sin licitación los diques de carena, acepte la indicación que yo hago de que la construcción de ellos se haga previa licitación.

Estoy seguro que habrá concurrentes. Más: estoy seguro de que ninguno como los señores Madero estará en condición de hacer estas obras, porque difícilmente habrá quien les haga competencia, dadas las utilidades que obtendrán en la ejecución de las demás obras que realizarán; pero quiero que las cosas se hagan en tales condiciones que aseguren para el Estado la realización de una obra en condiciones económicas, ya que, como lo repito, desgraciadamente no se puede hacer esta economía para las demás obras del puerto.

He terminado.

Sr. Cantón—Pido la palabra.

Voy á decir dos nada más á la Cámara.

El despacho de la mayoría de la Comisión no rechaza la licitación. Es más amplio todavía en liberalidad que la idea del señor diputado en disidencia. Le deja al Poder Ejecutivo entera facultad para que saque á licitación ó no la saque, según juzgue más conveniente. Hay razones especiales para aconsejar ese temperamento.

En la sesión anterior he demostrado que el Gobierno necesita urgentemente, por lo menos de un dique de carena; que numerosos barcos están con los fondos sucios y no hay donde limpiarlos.

Y bien, si se tiene en cuenta que los contratistas, señores Madero, han declarado en documento público, que no cobrarán por esas obras más que el precio de costo; que otra propuesta que se introdujo á este recinto les daba también la razón, desde que reconocía que aquéllas se colocaban en el límite mínimo de precios de las obras, yo pienso, señor Presidente, que por igual costo, los señores Madero son, á mi entender, los que están con mejores condiciones para satisfacer en un lapso de tiempo muy breve esta necesidad.

He conversado, antes de venir á este recinto, con el señor Ministro de la Guerra, quien ha recibido últimamente un memorándum de los contratistas señores Madero, y me comunicó esto, con cuya autorización lo transmito á la Cámara: que los contratistas, señores Madero, podrán hacer el dique de carena en diez meses y medio, tiempo dentro del cual será materialmente imposible que otro constructor haga las obras.

Si se ha de cumplir con todos los requisitos de la ley, sacar á licitación, hacer el contrato, y demás, se necesita por lo menos, cuatro meses; y después, si los contratistas han de tener el tiempo necesario para traer el tren rodante, locomóviles, todos los artefactos necesarios, se habrá perdido, cuando menos, un tiempo doble del que necesitan los señores Madero.

Creo que estas razones, dadas á la Cámara así, en esqueleto, bastarán para que ella preste su voto al despacho de la Comisión en mayoría, el cual, como digo, no repugna ni rechaza la licitación, sino que da amplitud de facultades al Poder Ejecutivo para ello.

Sr. del Valle—Pido la palabra.

El señor miembro informante de la mayoría de la Comisión ha repetido los mismos argumentos que dió al fundar el proyecto en general; pero ya que ha traído la opinión del señor Ministro de la Guerra respecto de las ventajas que habría en que se construyan los diques en diez meses, debo yo también traer la opinión de otro Ministro: la del señor Ministro del Interior, que me ha autorizado para que manifieste á la Cámara, que el Poder Ejecutivo vería con placer que se fijara la licitación en esta ley.

Varios señores diputados—La tiene.

Sr. del Valle—Pero es condicional. Yo quiero que se diga: «previa licitación».

Si no ha modificado su opinión el señor Ministro del Interior, ésta es la que tenía, y se la hago presente á la Cámara.

Sr. Ocampo—Pido la palabra.

Voy á apoyar el artículo de la mayoría de la Comisión, porque tengo la convicción de la necesidad urgente que tiene el Porder Ejecutivo de ese dique, y porque por ese despacho se señala al Ejecutivo la actitud que debe asumir respecto de la obra.

Sr. Godoy—Perfectamente, muy bien!

Sr. Dávila—Pido la palabra.

Por indicación mía, la Cámara se sirvió invitar á la sesión al señor Ministro de Guerra y Marina, porque necesitaba tomar alguna información.

He conversado con el señor Ministro, en antesalas, en la sesión anterior y le he pedido las explicaciones; de tal suerte, que el debate sobre este punto puede eliminarse.

No terminamos, sin embargo, nuestro cambio de ideas, ni me dió su palabra definitiva sobre algunos puntos; pero de lo que conversamos resulta que no he modificado antiguas opiniones sobre este asunto.

Yo no creo, señor Presidente, que el estado se encuentre en aptitud de distraer sumas tan considerables para construir simples diques de carena, con objeto de comercio, para la navegación mercante.

Por esta razón elimino la conveniencia de que el dique tenga carácter puramente de empresa comercial.

Los diques de carena—me estoy limitando á simples apuntaciones generales—son un negocio como cualquier otro, y creo que en el puerto de Buenos Aires no será un negocio nunca, como no lo es en Montevideo, no obstante ser esa la primera escala que hacen los transatlánticos. Y puede decirse que el principal marchante que tiene el dique Cibils de Montevideo es la escuadra argentina.

Sr. Cantón—Luego...

Sr. Dávila—Luego... el señor diputado saque sus consecuencias, que yo voy á sacar las mías.

Como decía, elimino el dique de carena, como respondiendo á un propósito comercial.

Viene el dique considerado bajo el aspecto militar.

Este es un punto que se ha discutido durante varios años en Buenos Aires, por hombres competentes, aun en la época en que se debatía el proyecto de la concesión Madero.

Al principio, el señor Madero sostuvo el puerto militar; lo sostuvo en 1882; lo sostuvo en la polémica que mantenía bajo su firma en los diarios de Buenos Aires; y en 1884, cuando trajo su bosquejo propio, firmado por ingenieros ingleses, había desistido el señor Madero del puerto militar en la capital, por considerarlo inconveniente.

Se dieron entonces razones tan poderosas, consideraciones tan convenientes, que bastaron para demostrar que una plaza comercial como Buenos Aires, la gran ciudad sudamericana, no debía dar ni pretexto siquiera para que se la considerara plaza fuerte.

Se adujeron también en aquella ocasión razones de orden estratégico, diciéndose que si por desgracia en una guerra una escuadra enemiga, forzada la entrada al Río de la Plata por sus canales, llegase á valizas exteriores, los buques argentinos fondeados dentro del puerto quedarían completamente inutilizados, por cuanto es imposible forzar una salida de 15 kilómetros.

Sr. Abella—Hasta ahora no ha sucedido eso, y es de esperarse que no sucederá.

Sr. Dávila—Lo acompaño en sus deseos, lo cual no quiere decir que las consideraciones que estoy haciendo valer—que no son mías, sino de personas muy competentes—no sean atendibles.

Tenga un poco de tolerancia el señor diputado, y escuche un momento la historia que estoy haciendo, que, aunque vieja, se relaciona con el asunto de actualidad.

Y sin entrar al fondo de la cuestión, por no demorar mucho la atención de la Cámara, séame permitido insinuar estos antecedentes, que son los que me sirven de fundamento para votar en contra.

Bien; como puerto militar, creo que no debe ser elegido el puerto de Buenos Aires. Este es mi convencimiento.

Se me dirá: no se trata más que de un dique de carena. Pero es un dique que cuesta un millón cuatrocientos mil pesos oro, y la República Argentina no se encuentra en aptitud de

gastar todos los años dos ó tres millones en diques de carena. En donde se establezca el primer dique de carena, allí debe establecerse el puerto militar; y éste se debe hacer por medio de un estudio completo, dominando toda la materia por hombres altamente competentes, no haciéndose así no más, por impresiones personales, ó por autorizaciones que significan una fijación de obligaciones para que el puerto militar se haga precisamente allí.

La Cámara sabe que el Congreso tiene el deseo de que haya un puerto militar en Bahía Blanca; la Cámara sabe que el Poder Ejecutivo tiene autorización para buscar la ubicación más conveniente para un puerto militar en el mismo Río de la Plata; y por esta razón, antes de decidirse entre La Plata y Buenos Aires, está consultando las opiniones imparciales de los hombres que se consideran como más competentes en la familia naval. Y si el Poder Ejecutivo tiene perplejidades, que las tiene, respecto de esta cuestión; si no hay opiniones hechas en la marina sobre esta materia; si no se ha decidido la opinión de los hombres técnicos, respecto de una obra que requiere la intervención y el estudio profundo de ingenieros navales y de fortificación, ¿cómo no ha de ser justificado en un modesto diputado sin preparación en esta materia, que tenga sus dudas, que las manifieste, y que, en caso de duda, prefiera que el Poder Ejecutivo siga haciendo los estudios á que me he referido y los traiga maduros á la deliberación del Congreso; y que por eso diga: En un caso como éste, aplazo mi voto; voto por el aplazamiento del puerto militar, mucho más cuando el Poder Ejecutivo tiene facultades suficientes para dar al pensamiento formas positivas y para llevarlas á la práctica?

Esta es la razón que tengo para votar en contra de este artículo. No considero ni comercial ni conveniente el dique de carena, ni mucho menos ventajoso el dique militar.

He dicho.

Sr. Cantón—Pido la palabra.

Disiento completamente con las apreciaciones que hace para el porvenir el señor diputado preopinante.

He demostrado con números á cuánto asciende la suma que la Nación gasta en la limpieza de los fondos de sus barcos en el dique Cibils.

Sobre si el dique Cibils es ó no un negocio... le daré el secreto al señor diputado.

Ese dique ha sido escavado en la roca, y cuesta 600.000 libras, esto es, 3.000.000 pesos oro, más del doble de lo que costarán estos diques de carena.

Pero estos diques de carena están llamados á ser una empresa lucrativa, un gran negocio para la Nación; porque no se puede comparar el puerto de Montevideo con el puerto nuestro, que está siempre atestado de embarcaciones, en donde siempre falta sitio para recibirlas.

Y no se me diga que aunque se encuentren allí centenares de buques, no van á entrar á los diques la mayor parte: siempre entrarán los suficientes para que el producido sea importante. Pero, aun suponiendo que esto no sucediera, estos diques van á servir también para la escuadra, cuyas necesidades satisfarán hasta tanto se construyan los diques militares definitivos.

Pero, señor Presidente, todo puerto necesita diques de carena; esto es elemental, como el bendito!

Que la Nación se preocupa en estos momentos en consultar opiniones sobre diques militares: esto no quiere decir que no sean urgentemente reclamados estos diques de carena.

Se necesitan diques militares en Bahía Blanca y se harán allí. Quizá se hagan también en La Plata. Estos gastos son necesarios, y el puerto de La Plata necesita también un dique de carena.

Agregaré una consideración más: este 1.400.000 pesos que costarán los dos diques de carena, se van á pagar en cinco años, lo que es una ventaja positiva para la Nación.

Se votó y fué aprobado el despacho de la Comisión por 44 votos contra 6. Votaron en contra los señores Dávila, Barroetaveña, Demaría, Alem, Irigoyen, Demarchi.

El agregado propuesto por el señor Dávila (la cláusula de la licitación) fué rechazada por el mismo número de votos.

Señor Presidente—Queda sancionado el proyecto.

Se levantará la sesión.

—Asentimiento.

—Se levanta la sesión siendo las 6 y 35 p. m.

Carlos I. Williams,
Director del servicio estenográfico.

DECRETO

MANDANDO TERMINAR LAS OBRAS DEL PUERTO

Buenos Aires, noviembre 9 de 1895

Excelentísimo señor: En confirmación de lo que en sucesivas conferencias hemos tenido el honor de manifestar á los señores Ministros del Interior, de Hacienda y de Guerra y Marina, sobre las construcciones á contratar en los diques de carena de la Dársena Norte, venimos á elevar á V. E., á ese efecto, la siguiente:

PROPUESTA

1º Construiremos la obra á ejecutar en Buenos Aires, en los diques de carena de la dársena norte, con arreglo á las rigurosas especificaciones y planos ya presentados. Esa obra, á lo menos en lo que respecta al mayor de los diques, será completada en el término de nueve meses á contar desde el día siguiente á aquel en que seamos debidamente habilitados y autorizados para emprender y proseguir la obra con toda la actividad necesaria.

2º El pontón-puerta (sistema antes de ahora elegido por el Gobierno á indicación del Departamento de Obras Públicas), requerirá, según los constructores sir W. G. Armstrong Mitchell & Cº, ocho meses de tiempo para ser puesto á bordo del vapor que ha de conducirlo á ésta. Haremos, sin embargo, cuanto sea posible para acortar ese término, y una vez llegado á ésta, nos comprometemos á armarlo y colocarlo en cuarenta y cinco días.

3º Como la maquinaria permanente de bombas que ha de servir para ambos diques, requiere algunos meses más para aprontarse, arreglaremos oportunamente, con las poderosas bombas que aquí posee el constructor, un mecanismo provisional que supla al definitivo en el desagotamiento del primer dique, á fin de que éste pueda utilizarse así que esté colocado el pontón-puerta.

4º El segundo dique requerirá seis meses más para estar pronto.

5º Los precios para las construcciones á efectuar serán determinados por el Gobierno en el concepto de cubrir simplemente los costos.

6º No cobraremos comisión alguna al Gobierno; pero éste pagará los honorarios de los ingenieros señores Hawkshaw Hayter y Dobsen, que son 5 % sobre el monto de la obra. De esos honorarios se formará certificado especial en la misma forma y condiciones de los certificados de comisión de las demás obras del puerto.

7º Como los trabajos deben emprenderse inmediatamente, y no es posible demorar los certificados, pues contra ellos entrega el Banco los fondos para los pagos de contado al constructor; si los trámites para la fijación de precios no hubieran permitido hacerla antes del día último del mes, se expedirán certificados provisionales á los precios de los contratos del puerto, menos un 10 %, y la diferencia que resultase se arreglará en el primer certificado de precio definitivo que se expida.

Es naturalmente entendido que la obra de los diques de carena se considerará como anexa á las obras del puerto y bajo las reglas y condiciones generales de las mismas en lo que no está determinado en la presente propuesta, quedando por consecuencia el pagamento de los certificados de estos diques incluído en la cifra anual fijada por la ley núm. 3315 de 4 del corriente.

Como dato útil relacionado con este asunto, podemos anticipar á V. E. que la primera sección del canal del norte, es decir, la mitad de la anchura de ley, con fondo de 21 pies, hasta el punto de intersección con el del Riachuelo, estará sin duda pronta cuando lo esté el primer dique de carena; pero, durante los primeros días, será necesario usar el canal del sur, pues el mamparo de la dársena norte no puede, como se comprenderá, destruirse, ni dragarse el pedazo de fondo alto en que se apoya, sino después de estar llena la dársena.

Excmo. señor:—*Eduardo Madero é hijos.*

Departamento del Interior

Buenos Aires, Noviembre 29 de 1895.

Vista la propuesta precedente y en virtud de lo dispuesto por la ley núm. 3315 de 4 de Noviembre del corriente año, el Presidente del Honorable Senado en ejercicio del P. E. y en acuerdo general de ministros,

DECRETA:

Artículo 1º—Acéptase la propuesta presentada por los concesionarios de las obras del puerto de la capital, señores Eduardo Madero é hijos, para la construcción de los diques de carena proyectados en la dársena norte, con arreglo á los planos que dichos concesionarios han presentado, una vez que sean aprobados, y por los precios que oportunamente fijará el P. E. en la forma indicada en la propuesta.

Art. 2º—Sin perjuicio de la obligación contraída por los concesionarios, de completar en tiempo determinado las construcciones á que se refiere el artículo 1º, autorízaseles para dar á las demás obras del puerto toda la actividad que sus elementos les permitan, á efecto de lo cual el Departamento de Obras Públicas deberá atender al urgente despacho de todos los planos ó dibujos que los directores técnicos de las obras le hayan presentado ó deban en lo sucesivo presentarle.

Art. 3º—Las demás obras del puerto, de que trata el artículo anterior, y para cuyo pago ha provisto la ley la suma de 6.400.000 $ oro, son las siguientes: Terminación de la dársena norte con sus boyas, vías férreas, pescantes, maquinaria hidráulica; terminación del dique núm. 3 con sus almacenes de depósito, vías férreas, pescantes, maquinaria hidráulica, pavimento en los muelles; terminación del canal del norte con sus boyas y valizas de dirección; terminación del dique núm. 4 y exclusa norte con sus almacenes de depósito, vías férreas, pescantes, maquinaria hidráulica, pavimento en los muelles; y la obturación del muro exterior.

Art. 4º—Es bien entendido que todas las obras á que se refiere el artículo anterior, se han de efectuar con un costo que no exceda de los 6.400.000 $ votados por la ley número 3315, y que terminadas dichas obras, quedan igualmente terminados los contratos celebrados con los señores Madero é hijos.

El Poder Ejecutivo se reserva el derecho de contratar con cualquiera otra persona ó hacer ejecutar en la forma que juzgue conveniente, la obra ú obras que á su juicio se requieran en el puerto de la capital y que no estén expresamente consignadas en el artículo 3º.

Art. 5º—Los certificados mensuales, tanto de los diques de carena como de las obras del puerto á ejecutar y terminar dentro de las sumas establecidas en la ley de 4 de Noviembre de 1895, se expedirán en los términos de práctica á vencimientos semestrales sucesivos para los días 31 de Marzo y 30 de Septiembre de cada año; pero queda bien entendido que los plazos de las letras de costumbre para la chancelación de los certificados, se arreglarán de manera que los desembolsos á efectuar por el Erario en pago de dichas letras, se limiten á 1.600.000 $ oro en cada año á contar del próximo de 1896.

Art. 6º—Comuníquese, etc.

ROCA.

BENJAMÍN ZORRILLA—AMANCIO ALCORTA—
GUILLERMO VILLANUEVA—A. BERMEJO—
J. J. ROMERO.