

9 de Setiembre

LA CANALIZACIÓN

DEL

ESTUARIO DEL PLATA

SU ÚNICA SOLUCIÓN

1672688.44.1898

ESCRITO PRESENTADO AL CONGRESO ARGENTINO

POR

ÁNGEL FLORO COSTA

ABOGADO



MONTEVIDEO

IMPRENTA ARTÍSTICA. DE DORNALECHE Y REYES

Calle 18 de Julio, núms. 77 y 79

1898

LA CANALIZACIÓN

DEL

ESTUARIO DEL PLATA

SU ÚNICA SOLUCIÓN

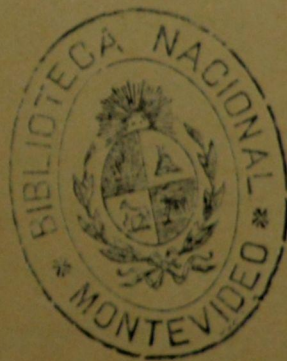
ESCRITO PRESENTADO AL CONGRESO ARGENTINO

POR

ÁNGEL FLORO COSTA

ABOGADO

10822



MONTEVIDEO

IMPRENTA ARTÍSTICA, DE LORNALECHE Y REYES

Calle 18 de Julio, núms. 77 y 79

1898

L. 193.954

10 TC 668. 57. 53. 1898

SALA URUGUAY

Señor:

Hace trece años que emprendí con fe la organización y dirección de la Empresa de Canalización del Estuario del Plata, empeñando en esa obra de fecundo progreso para el comercio marítimo, todo cuanto me restaba de mi modesta fortuna, adquirida con mi trabajo profesional en este rico y hospitalario país.

La odisea de esta empresa;— las contrariedades de todo género con que tropezaron aquí y en la República ribereña del Uruguay su iniciativa y sus esfuerzos;— el plagio de que fué víctima y que motivó su reclamación actual;— los múltiples errores y desaciertos que han acumulado los funcionarios y poderes públicos en torno de esta obra tan fecunda como trascendental;— los riesgos funestos que corre su solución: todo eso y algo más lo encontrará su señoría sintetizado en el folleto que tengo el honor

de poner en sus manos, aspirando á la benevolencia de ser leído.

El patriotismo del señor no puede ser indiferente á los abusos y errores que en él compruebo y relato.

No me he propuesto hacer una publicación indiscreta, sino tan sólo una impresión, reservada únicamente para el Congreso y el Gobierno, con el exclusivo objeto de facilitar el estudio de un asunto en el que, más que el interés particular de una empresa, hay grandes intereses públicos comprometidos en su solución.

Considero que aún es tiempo de evitar al país los males que denuncio, y esa noble tarea corresponde al patriotismo del Congreso.

Mis ideales y sacrificios por este noble país, que es la patria de mis hijos, recibirán, después de tantos años de quebrantos y decepciones, su primera recompensa, si consigo despertar la atención de su señoría con la lectura de este folleto.

Con mi respetuosa consideración personal, saludo al señor

ÁNGEL FLORO COSTA.

HONORABLE SENADO.

I

Angel Floro Costa, sin revocar el poder conferido á don José María Martínez, por la Empresa de Canalización del Estuario, en ejercicio del derecho de petición, en el expediente que prosigo reclamando indemnización por estudios y planos de esta Empresa aprovechados por el Gobierno Argentino, ante V. H., como mejor proceda, digo :

Que desde el 14 de Junio del pasado año fué elevado este expediente con mensaje del Poder Ejecutivo para que *ilustrase á V. H. acerca de la razón que pudiera asistir á la Empresa que represento, para solicitar á título de compensación equitativa una suma de dinero por haber aprovechado el Gobierno Argentino en beneficio público, los estudios y planos hechos por la referida Empresa (sic).*

Desde entonces hasta el presente, no obstante las reiteradas gestiones que he hecho para que se estudiase y

atendiese mi reclamación, por más que ella ha sido reconocida en principio, como se desprende de ese mismo mensaje, no me ha sido posible conseguirlo.

En primer lugar, se me observó por la Comisión del Interior, á cuyo estudio pasó el expediente, que era algo anómala la forma escogitada por el Poder Ejecutivo de librar al Congreso la solución de este asunto, entendiendo la Comisión del Interior del pasado año, que no era al Congreso á quien incumbía pronunciarse sobre su fondo, esto es, sobre la justicia de nuestra reclamación, sino al Poder Ejecutivo, correspondiendo tan sólo al Congreso autorizar el pago y votar los fondos para ello.

Esta manera de apreciar la cuestión, motivó por parte de la Comisión del Interior la necesidad de oír la opinión del Poder Ejecutivo por intermedio de su Ministro del ramo doctor Alcorta; quien al efecto fué citado por dos veces, sin que tenga noticia de si se llegó á algún acuerdo; sobreviniendo en esto, la época de la clausura del Congreso, que debía paralizar por *seis meses más* este justísimo reclamo, INICIADO HACE SEIS AÑOS.

Reabiertas las sesiones del período ordinario y absorbida la atención de los poderes públicos por las contingencias de un conflicto internacional, no ha sido posible tampoco á la Comisión actual hacer su estudio, viéndome obligado á sufrir nuevas dilaciones hasta tanto se normalice la situación del país.

En tal estado, he creído, H. Senado, que lo más conducente y práctico á los fines que persigue la Empresa que represento, sería condensar en una exposición razonada todas las constancias de esta reclamación, presentando sus conclusiones claras y documentadas de modo de facilitar el estudio del proceso á la Comisión respectiva.

al mismo Senado y á la Cámara de Diputados, en su debida oportunidad.

Sé por larga experiencia profesional, H. Senado, cuán embarazoso suele ser el estudio de todo expediente voluminoso, mayormente cuando, á más de ser complicado por su naturaleza técnica y jurídica, hay la creencia de que sólo se ventilan en él intereses particulares, que por legítimos que sean, nunca pueden primar como los intereses generales, ante la consideración de los poderes públicos. Acaso es esta errada creencia, que no he logrado vencer con mis gestiones afanosas y mis escritos, lo que ha hecho mirar con poca atención un asunto de excepcional importancia para los intereses públicos de la Nación, tan comprometidos en él como los intereses de la Empresa que represento.

Me esforzaré, pues, por demostrar á la superior consideración de V. H., que hay en este asunto *un gran problema de interés nacional* que solucionar, el cual está relacionado íntimamente con el interés vulnerado de la Empresa reclamante.

Algunos antecedentes históricos serán necesarios para robustecer mis demostraciones.

Aun cuando ellos están reseñados á grandes rasgos en mi extenso escrito en que fundé mi reclamación, conviene sintetizarlos en el presente para mayor claridad de mis conclusiones.

II

Allá por los años de 1884 á 1885, muy poca atención prestaban los Gobiernos ribereños del Plata á la cuestión de la navegación del Estuario, librada enteramente á la baquía de los prácticos.

Las quejas de éstos, de los capitanes y marinos de toda clase sobre las dificultades cada día mayores que ofrecían los canales que franquean la navegación del Estuario, no habían encontrado eco alguno en las esferas gubernativas.

Ninguno de los dos Gobiernos había ordenado el levantamiento de cartas hidrográficas.

Las únicas que existían sobre el Estuario y las costas de los ríos, eran las que en distintas épocas habían levantado los almirantazgos extranjeros y que utilizaban las marinas nacionales y extranjeras.

Entre ellas podré citar algunas de que tienen conocimiento los hombres de mar, como ser la de Fitz Roy á principios del siglo,—la del Comandante Sullivan en 1844,—la del Lugarteniente Sidney en 1856—las del navío francés *Bucarest* en 1858,—la del capitán Dávison en 1872,—la de la armada española en 1865,—la del capitán Tomás Page de la marina norteamericana en 1855,—los trabajos del Almirante Lobo sobre la navegación del Río de la Plata en 1868,—las del Almirante Mouchez de la armada francesa en 1873,—la del capitán de fragata Etchebarne de la armada brasilera, al mando de la cañonera *Braconot* en 1878

(poco conocida por ser edición oficial privada),— los son-
dajes y valizamientos ordenados por el Gobierno uru-
guayo, realizados por el ya finado práctico mayor don
Ma nuel Sosa en 1877 y 1885,— las cartas levantadas por
la Empresa que represento y que están sintetizadas en
el plano de relieve que obra en la Secretaría del Senado
(inéditos).

Recientemente se ha publicado en 1894 en Londres,
otra carta del capitán James Inray, bajo los auspicios del
almirantazgo, y que ha servido de base á los estudios del
puerto de Montevideo, bajo la dirección del eminente
ingeniero Guerard, poco conocida aún.

Aun cuando todos estos estudios de sondajes habían
inducido la existencia de canales naturales de aguas hon-
das del lado de la costa Oriental, *faltaba*, como lo re-
conoce en su informe técnico la Dirección de Obras
Públicas, f. 187, *estudiar los perfiles de esos canales, su
trayectoria, sus obstáculos ó bancos que obstruían la na-
vegación*; la que, á pesar de conocer la profundidad de al-
gunos de esos pozos, nunca había osado arriesgarse por
esas rutas desconocidas antes de 1892. Fué ese estudio
de exploración y de relevamiento de planos el que aco-
metió la Empresa que represento, utilizando para orien-
tarse en ese dédalo hidrográfico, todos los datos suminis-
trados por esas cartas y muy especialmente los suminis-
trados por dos prácticos que habían navegado por más
de veinte años el Estuario.

No fué el señor Dugros, práctico al servicio de la ma-
rina del Brasil, quien suministró los principales datos á
la Empresa, sino el capitán Etchebarne, hoy fallecido,
quien más que nadie dió impulso á los estudios que prac-
ticó la Empresa, facilitándole numerosos trabajos priva-

dos y acabando por tomar una parte activa en sus fecundas iniciativas.

Fué en tales condiciones, allá por el año 1884, que bajo mi dirección profesional se organizó la primera Empresa que debía con sus capitales y esfuerzos estudiar detenidamente el Estuario y presentarse á ambos Gobiernos del Plata solicitando casi simultáneamente la concesión para canalizar el canal denominado poco tiempo después, de *Las Limetas*, dragándolo y valizándolo hasta la altura de Fray Bentos.

V. H. puede compulsar la verdad de esta aserción con las constancias de autos; pues en ellos está agregado el expedientillo original iniciado en esta capital, corriente á f. 124, y el testimoniado iniciado en Montevideo, á f. 5 y f. 12 vta.

III

Como sucede siempre con toda grande iniciativa de progreso que responde á una gran necesidad sentida por la navegación ó el comercio, se despiertan iniciativas y competencias rivales, y en este caso con mayor razón tenía que suceder eso, por cuanto los canales que frecuentaban los buques perdían fondo todos los días, y los bancos y placeres extendían sus aterramientos á impulso del movimiento de las corrientes, dificultando cada día más los pasos.

El paso del Oeste de Martín García, que era la ruta única que frecuentaban los buques hasta el año 1876, disminuyó tanto en sus fondos, que acabó por ser aban-

donada por la ruta del Este, ó sea la conocida por el canal del Infierno, apenas fué valizada por el Gobierno oriental.

Fué entonces, ante el inmenso perjuicio que este hecho inevitable infería á la navegacion, que los centros comerciales y los consignatarios de las principales líneas de vapores, muy especialmente en la Argentina, comen-zaron á preocuparse seriamente de esta cuestión.

El comercio del Rosario elevó repetidas veces sus quejas al Gobierno Nacional, pidiendo se hiciesen estudios y trabajos de dragado, y otras reformas de urgencia vital para facilitar y abaratar la navegacion (f. 149).

Con tal motivo, según lo consigno en mi escrito de reclamación, surgieron varias empresas particulares, que sin tomarse el trabajo de hacer estudios serios, y estimuladas acaso por nuestra iniciativa solicitaron tan sólo del Gobierno Argentino concesiones para canalizar, en la errada creencia de que la canal podía hacerse por *aguas argentinas*, y que para nada había que consultar los derechos é intereses del otro país ribereño, que lo es la República Oriental.

Incurrieron en este lamentable error las empresas de los señores Christophersen y C.^a, la del Ingeniero don Luis Huergo, la de la Dragadora Argentina, y otras que no tengo presente; pero ninguna de ellas, incluso la de Huergo, que obtuvo elementos del Gobierno Argentino (dragas, chatas y vapores) y autorización especial por decreto de 16 de Noviembre de 1886 para hacer estudios de sondajes, tuvo presente el hecho fundamental de esta canalización, cual es la preexistencia y dirección de la verdadera canal, y la jurisdicción á que ella pertenecía.

Es de creerse que tampoco tuvieron conocimiento de las gestiones, *que también con posterioridad á las iniciativas de nuestra Empresa y á los estudios presentados ante uno y otro Gobierno* se hicieron por la Legación Argentina el año 1888 en Montevideo, invitando al Gobierno Oriental á cooperar á las obras tendentes á facilitar la navegación del Estuario; gestiones motivadas por el convencimiento, que nuestros trabajos habían contribuído á formar, acerca de que la canal natural de aguas hondas *caía bajo la jurisdicción exclusiva de la República Oriental.*

Fué por esa razón que escollaron y debían escollar los trabajos del señor Huergo, motivando, como más tarde los del Ingeniero Duclout, reclamaciones diplomáticas por parte del Gobierno Uruguayo, apenas se sintió invadido en su jurisdicción ribereña por empresas que para nada habían tenido en cuenta sus fueros jurisdiccionales.

Con muy distinto criterio había procedido, *cuatro años antes*, nuestra Empresa; pues comprendiendo que para no lanzarse en pos de una aventura, en un problema tan complicado, debía comenzar por hacer estudios en la canal en que fundar sus proyectos, los *hizo completos y acabados*, imponiéndose sacrificios de capitales y esfuerzos que debían dar por resultado el conocimiento de todos los factores técnicos y jurídicos de la cuestión.

En posesión de todos esos elementos que aclaraban el problema del Estuario, comprendió la Empresa que represento, que aun cuando la jurisdicción de la canal era del dominio uruguayo, interesando esa obra de progreso á ambos países ribereños, no era posible intentarla sino *con el acuerdo de las dos naciones*, y de ahí la

presentación simultánea que hizo á fin de impetrar la concesión ante ambos Gobiernos del Plata.

Fué esta visión clara del problema la que ha preservado á nuestra Empresa de todo escollo jurídico y debía arrancar bien pronto palabras de aprobación y de aliento á los primeros estadistas de este país.

IV

El ilustrado procurador de la Nación y eminente estadista doctor don Eduardo Costa, cuya irreparable pérdida ha sufrido hace poco el país, se expresaba en su luminoso dictamen de f. 137, en estos términos:

« Sea cual fuere la jurisdicción á que estén sujetas las aguas antes mencionadas, siempre será conveniente profundizarlas en interés del comercio general y especialmente en el de las naciones ribereñas.

« Bajo este punto de vista, el proyecto del señor Martínez y C.^a no puede ser mirado sino con marcado favor así por el Gobierno de la República vecina como por el Gobierno Argentino. Ya decidiendo la cuestión de jurisdicción, ya sin decidirla, ambos Gobiernos encontrarán un positivo interés en ponerse de acuerdo para la realización de tan importante obra, y es éste, probablemente, el resultado á que ha de llegarse más tarde. »

Desgraciadamente estos juicios honrados, progresistas y hasta proféticos, no debían ser escuchados por los funcionarios que más tarde se dieron prisa á solucionar este vasto problema menoscabando derechos legíti-

mos y contrariando las fuerzas soberanas é irresistibles de la naturaleza, como más adelante he de demostrarlo.

Penetrada la Empresa que represento de la trascendental fecundidad de su proyecto; convencida del acierto que había presidido á su estudio, y de que no era, ni sería técnica ni jurídicamente posible solucionarlo de otro modo que como ella lo había planteado el año 1885 ante los dos Gobiernos del Plata; animada, en fin, de una fe absoluta — que su larga odisea no ha hecho sino justificar y robustecer, — se dispuso desde los primeros tiempos á luchar contra todas las contrariedades que en todos los países y en toda época, cruzan las grandes iniciativas y abaten la constancia de los hombres de progreso.

V

Ocioso sería, H. Senado, que repitiera aquí las dificultades con que tropezó esta Empresa en sus primeros pasos en la República vecina, donde había surgido.

Gobernada entonces por tiranuelos de triste recordación, fué necesario hasta ocultar el expediente y los planos á sus miradas concupiscentes y esperar una época de relativa claridad para volver á ponerlo en tramitación.

Llegó con esto el año 1889, es decir, el quinto de su iniciación, y bajo la administración liberal del general Tajés, pudo lograrse que informaran las reparticiones técnicas de aquel país sobre tan importante asunto y que prevalecieran el patriotismo y las aspiraciones de la

navegación del Plata, sobre las sugerencias inconfesables de la inmoralidad administrativa.

Vestido el expediente con todas esas informaciones que lo recomendaban al sano juicio del Poder Ejecutivo, fué fácil impetrar que se enviase en sesiones extraordinarias á las Cámaras, con mensaje de 1.º de Mayo de 1889, encareciendo su pronta sanción.

En el expediente testimoniado que he acompañado, encontrará V. E. esos informes técnicos y también el mensaje de mi referencia, de los que haré mérito en adelante, porque no sólo armonizan con el luminoso dictamen del ilustre procurador de la Nación doctor Costa, sino con las conclusiones técnicas del informe de la Dirección de Obras Públicas, patentizando una vez más, que la verdad científica es una, que no tiene fronteras, y que la comunión de todos los espíritus rectos y patriotas de todos los países le rinde culto.

VI

Empero, un nuevo género de dificultades esperaba al proyecto de nuestra Empresa en las Cámaras uruguayas.

Las preocupaciones del viejo artiguismo, que todavía en mi país oscurecen á algunos espíritus retardatarios, levantaban resistencias á estas grandes ideas de solidaridad internacional.

Pero al fin los esfuerzos de la Empresa lograron vencerlas, y se obtuvo la concesión en la Cámara de Diputados, salvándose por el artículo 1.º todos los respetos

y derechos de la soberanía argentina, para gestionar la concesión aquí; para lo cual se acordó á la Empresa el plazo de tres años.

Salvadas de ese modo todas las susceptibilidades internacionales, que no fué poco salvar, y perfectamente encuadrada esa ley en las vistas del preclaro estadista y procurador de la Nación doctor Costa, que antes que nadie comprendió la conveniencia *de apartar toda cuestión de jurisdicción de una solución internacional*, aclamada por todo el comercio marítimo de ambos países y del orbe entero, pasó el asunto á la otra Cámara.

No fueron menores los tropiezos que en ella debía encontrar un pensamiento tan progresista como fecundo en bienes trascendentales.

Senador hubo de alguna significación en aquel país, que, inspirándose en los viejos antagonismos del pasado, opinaba, que, lejos de propender por medio de los trabajos de la ciencia y del arte á mejorar las condiciones de la navegación común, facilitando el acceso á los ríos por los canales del Estuario, *convenía por el contrario conservar los obstáculos que éstos ofrecen á manera de Termópilas de la defensa nacional*.

Hasta la empolvada controversia sobre la soberanía de la Isla de Martín García, que la providencia colocó en la confluencia de las dos grandes arterias del Plata, para hermanar los destinos de los dos pueblos ribereños, y hacer de ellos un solo organismo económico, debía servir de argumento fósil para hostilizar el pensamiento fecundo de la Empresa que represento manteniendo durante *tres años* encarpetaado este asunto en los despachos de las Comisiones del Senado.

Se creía que una discusión parlamentaria al aire libre

podría rozar el criterio apelmazado de algunos miembros de aquel alto cuerpo, empeñados en no ver las ventajas, que especialmente la República Oriental reportaría de que la gran canal del Estuario se deslizase al pie de sus costas, compartiendo con su hermana la República Argentina la llave y el dominio de los Ríos.

Jamás idea alguna de progreso encontró en su camino mayores contradictores que la de la canalización del Estuario, ni debía encontrarlos en adelante.

No parece sino que hubiera empeño en una y otra banda del anchuroso río, en no despertar del sueño colonial, y dejar avanzar la obra destructora de la naturaleza, con detrimento del desenvolvimiento comercial, que hoy pasa ya de *siete millones de toneladas* por nuestras vías fluviales, reclamando para abaratare y ensancharse la supresión de todo obstáculo.

VII

Por fin, H. Senado, después de otros tres años de esfuerzos, consiguió la Empresa poner en movimiento este asunto; pero una nueva contrariedad, mayor, si cabe, que las anteriores, aguardaba á sus meritorios iniciadores.

Asediado el Gobierno Argentino por las reclamaciones del comercio del litoral, y especialmente por las del centro comercial del Rosario, que en una extensa petición dirigida al Gobierno Nacional en Octubre de 1891, había demostrado los inmensos perjuicios que sufrían la

navegación y el comercio del interior por la falta de canalización del Estuario, se decidió á encargar al señor Inspector de las obras del Riachuelo, Ingeniero don Jorge Duclout, que practicara estudios de sondajes *sobre los pasos de Martín García*.

El señor Duclout formaba parte de la Dirección de Obras Públicas, donde *se encontraba, hacía años, á informe nuestro expediente*, y tanto por esta razón cuanto por publicaciones que se hicieron en la prensa de ambos países, tenía conocimiento pleno de los trabajos y planos de nuestra Empresa.

A pesar de eso, *como fruto*, según se dice, *de sus serios estudios en el Río* (sic), elevó al Gobierno Argentino una memoria, un plano y un proyecto de obras, en 8 de Abril de 1892, que el Gobierno se apresuró á enviar á la Legación Argentina en Montevideo, con el objeto de invitar al Gobierno Oriental á una convención para realizar de común acuerdo dichas obras, una parte de las cuales, según fluye de la nota del Ministro argentino de 11 de Abril de 1892, pasan por aguas de jurisdicción Oriental (f. 77 á f. 79).

VIII

No se limitó á eso la ingerencia del señor Duclout en este asunto, sino que *antes de que los Gobiernos hubiesen dado los primeros pasos para ponerse de acuerdo, hizo pública, con insólita indiscreción, la nueva canal, calificándola de descubrimiento propio*.

La prensa se apoderó bien pronto de esa efeméride gloriosa; vitoreó al *descubridor*; le acompañó en sus festejos; propuso el nombre de *canal Duclout* á ese *descubrimiento*; le alentó en su kleptomanía hasta impulsarlo un buen día, — *pendientes los acuerdos diplomáticos*, — á que fuera á dragar la canal por él *descubierta*, — *en aguas de exclusiva jurisdicción oriental*, — motivando los avances de la flotilla de dragas, chatas y vapores, con que apareció en aquellas aguas el señor Duclout, *la segunda reclamación diplomática* que interpuso aquel Gobierno ante la Cancillería argentina.

La Empresa que patrocinó había hecho entre tanto otro descubrimiento mayor.

Cotejando con el plano de la Empresa el plano del señor Duclout, que junto con la memoria de sus trabajos había sido presentado por el Ministro Argentino al Gobierno Oriental, encontró entre uno y otro una semejanza pasmosa.

Adelantando en sus investigaciones pudo adquirir igualmente la persuasión de que ninguna autoridad marítima del Estado Oriental, ningún práctico, ni nadie había visto al señor Inspector del Riachuelo hacer *estudios de sondajes en la Cuenca del Plata*, en la que dicho señor aseveró, en su memoria (f. 77), *haber practicado más de 5,000 sondajes en una extensión de 60 kilómetros cuadrados* (sic).

Para obra tan concienzuda y prolija se requerían cuando menos algunos meses de labor, favorecidos por tiempos bonancibles, y era bien extraño por demás que, siendo el Estuario tan frecuentado por embarcaciones de toda especie y pudiendo divisarse á simple vista, de la costa oriental, cualquier buque ocupado en estos tra-

bajos, y hasta los mismos duendes, hubiese pasado totalmente inadvertido, en sus faenas de sondajes, el pretendido *descubridor*, hasta el día que fué, con menoscabo de los respetos que se deben á la jurisdicción de un país limítrofe, á echar anclas en aquellas aguas y pretendió dar principio á sus obras *de dragado*.

La notoriedad de estos hechos; la justa alarma que su reincidencia causaba en el país vecino, y más que todo las resultancias del cotejo de los planos, unidas á *la identidad de razonamientos de las memorias*, no permitían la duda de que se trataba de la misma canal.

La existencia del plagio era, pues, evidente, con tanto mayor fundamento cuanto que el plano y la memoria de la Empresa que tramitaban en esta Capital, *estaban bajo la custodia fiel de la misma oficina de que formaba parte el señor Inspector del Riachuelo*; quien, procediendo por error ó por cálculo, *haciendo suyos* nuestros planos y estudios, había llegado hasta forjarse la ilusión de creerse el descubridor verdadero de una canal, descubierta, explorada y estudiada por la Empresa que represento, ¡siete años antes!

Fué esta convicción profunda de nuestra Empresa, que la multitud de comprobantes que obran en el expediente debía robustecer más tarde, lo que motivó nuestra reclamación al Gobierno Argentino corriente á f. 150, para ser indemnizada la Empresa que represento, *de los estudios y planos plagiados por un funcionario al servicio de la Nación, y aprovechados después en beneficio público por el Gobierno Argentino*, cuya buena fe soy el primero en reconocer y testimoniar.

IX

Dueño era el Gobierno de la Nación, cualquiera que fuese el mérito de nuestra iniciativa, que ya llevaba siete años de tramitaciones, de desestimarla por completo, si juzgaba más en armonía con el interés general invitar al Gobierno vecino para hacer de común acuerdo esas obras de utilidad común.

Dueño era de no tomar en consideración nuestros estudios y ordenar se practicasen de nuevo por los empleados técnicos de la Nación.

Dueño era igualmente el Gobierno Uruguayo, *a pesar de haber otorgado ya la concesión una de sus Cámaras*, de inmolar el pensamiento inicial y los trabajos de una empresa particular, á la cortés invitación de un Gobierno amigo, colocando sobre el interés privado un acuerdo público de mutua conveniencia internacional.

Estas inmoluciones, por más que desalienten el espíritu de empresa, no tienen reparación posible ante el derecho positivo que rige en los países latinos.

Son contingencias aleatorias á que se expone todo empresario que abre un surco de progreso con su fe y sus ideas, mientras que ellas no reciban la protección de una ley-contrato.

Pero como lo he demostrado y probado en mis escritos, lo que no puede hacer un gobierno institucional y honrado, es disponer de la propiedad científica de una empresa sin indemnizarla.

X

El principio de la indemnización debida á la Empresa que represento, debía ser finalmente reconocido en toda su plenitud, después de *seis años* de ímprobos esfuerzos, por el señor Procurador del Tesoro, por el señor Procurador de la Nación y por el Poder Ejecutivo.

El señor Procurador del Tesoro, doctor don E. García Merou, encabeza su vista de Junio 20 del 93, con estos conceptos:

« Excmo. señor:—Es innegable, en presencia de lo
« informado por el Departamento de Obras Públicas,
« que la reclamación de la Empresa recurrente se apoya
« en consideraciones de equidad,» etc. (f. 195.)

El señor Procurador de la Nación, doctor don Sabi-
niano Kier, en su dictamen de 20 de Mayo de 1896
(f. 310), se expresa, después de algunas consideraciones
preliminares, en estos términos:

« Guiado por estos propósitos, recojo en cuanto hubiere
« lugar, la afirmación del recurrente, de haber aprove-
« chado el Gobierno y sus empleados los trabajos de
« sondaje y otros practicados por la Empresa recurrente.
« Si ese hecho fuera exacto, lo que no consta por ahora;
« si V. E. pudiera establecer de una manera asertiva
« y evidente, no por meras inducciones, que el hecho de
« ese aprovechamiento es exacto, no vacilo en recono-
« cer que, aun cuando ese hecho no se haya autorizado,
« aun cuando la concesión no se acuerde, aun cuando la

« República Oriental no acepte la participación en la obra y sus responsabilidades, V. E. puede asignar una compensación equitativa al valor de los trabajos de la Empresa empleados y aprovechados por la Nación. »

El principio, pues, de la indemnización debida á la Empresa por los trabajos y estudios, *aprovechados* por el Gobierno Argentino en beneficio público, quedó reconocido de un modo inconcuso por el más elevado asesor del Gobierno, quedando únicamente reducida la controversia á una simple cuestión de hechos.

XI

Estos hechos, como lo he expresado en mi escrito de 6 de Octubre de 1896, son de cuatro clases:

1.º La propiedad de los estudios de exploración y trazado de la nueva canal conocida por de las *Limetas*, relevados por la Empresa que represento antes del año 1885, y por consiguiente antes de ninguna otra Empresa particular, ni de Gobierno ribereño del Plata.

2.º El plagio ó apropiación ilícita de esos estudios por un empleado de la Nación, el señor Inspector del Riachuelo, al ser encargado por el Gobierno de estudiar los pasos de Martín García.

3.º Que el Gobierno Argentino, sorprendido en su incontestable buena fe, por el hecho abusivo de ese empleado, aprovechó esos estudios con el doble objeto de invitar al Gobierno Oriental á una convención interna-

cional para realizar de común acuerdo esas obras, y con el de franquear la ruta *descubierta* de la nueva canal á la navegación de los ríos.

4.º Que desde que se dió publicidad á la nueva canal, el año 1892, toda la navegación fluvial, abandonando la antigua ruta del Oeste del Banco de Santa Ana, que era la que se frecuentaba hasta entonces, comenzó á tomar la nueva ruta del canal de las *Limetas*, ahorrándose los inmensos gastos de trasbordos, sobrefletes y estadías que se hacían en el punto denominado *El Globo*, defraudándose, por consiguiente, á la Empresa de los lucros legítimos en que fundaba sus esperanzas al acometer con su capital y esfuerzos la realización del más trascendental problema de la navegación del Plata.

XII

El primer hecho, esto es, la propiedad y prioridad de esos estudios, está comprobado:

1.º Por la fecha de las dos solicitudes de concesión de 16 de Marzo de 1885 ante el Gobierno Oriental (expediente testimoniado f. 5) y de 12 de Mayo de 1885 ante el Gobierno Argentino (expediente agregado f. 124).

2.º Por el informe expedido por la Capitanía General de Puertos de la República Oriental, en virtud del cual se demuestra la falsedad de la afirmación del Inspector del Riachuelo, corriente á f. 90, por la que pretendiendo sincerarse por la prensa del plagio de que se le acusaba, arguye que, *antes que nuestra Empresa, la ca-*

cañonera francesa « *L'Etoile* » había reconocido y explorado la canal controvertida, desde los años de 1881 y 1882; siendo así que, según se comprueba por el informe oficial de f. 84, la dicha cañonera *L'Etoile* tan sólo entró al puerto de Montevideo, con procedencia de Río Janeiro, el 3 de Noviembre de 1885, esto es, diez meses después de haberse presentado la Empresa al Gobierno Oriental con sus estudios solicitando la concesión, y ocho meses después de haberse presentado al Gobierno Argentino; por lo que mal podía la Empresa que represento utilizar los estudios hechos por un barco que todavía no había hecho escala en el Río de la Plata.

3.º Por los informes de f. 86 y f. 94, que comprueban igualmente que antes que el Capitán del *Labrador*, que, también mancomunado ó no, con el señor Inspector del Riachuelo, pretendía prioridades en el *descubrimiento* de dicha canal, la Empresa que represento había, con siete años de antelación, estudiado y explorado la dicha canal llamada de las *Limetas*, tramitando la concesión para dragarla.

4.º Por el mensaje del Poder Ejecutivo de la República Oriental, testimoniado á f. 43, dirigido á la Asamblea en 17 de Marzo de 1889, según el cual se apresura aquel Gobierno á constatar, que la primera empresa á la que cabe el mérito de presentar á los Gobiernos Oriental y Argentino estudios sobre una nueva canal en el Estuario del Plata, es la de los señores José María Martínez y C.^a (sic) que hoy represento.

En dicho mensaje, que es un documento oficial irrecusable, al hacer mención expresa el Gobierno Oriental del descubrimiento y estudios hechos por la Empresa que represento, reproduce las conclusiones de los dictámenes

del Departamento de Obras Públicas y Comandancia de Marina, de las que resulta *que toda otra derrota fuera de la de nuestra Empresa, sería científica y prácticamente vana é irrealizable* (sic), *pues habría que luchar contra la naturaleza, que procede en todo por leyes fijas é inmutables, la que ha señalado cauce fatal á las aguas que fluyen de los grandes ríos que se derraman en la cuenca del Plata, la cual pasa á milla y media de la Costa Oriental, que es el canal descubierto y estudiado por la empresa proponente* (sic), f. 43.

La *propiedad*, pues, y la *prioridad* de nuestros estudios y del *descubrimiento de esa canal*, no puede apoyarse en documentos y testimonios más incontestables, como que todos ellos emanan de constancias fehacientes, de informes de oficinas técnicas y de mensajes del Gobierno riobereño, *bajo cuya jurisdicción* pasa esa canal.

XIII

El segundo hecho que he debido comprobar es, si ese descubrimiento y esos estudios son los mismos que *siete años más tarde* (el año 1892), presentó como *proprios* el señor Inspector del Riachuelo, Ingeniero Duclout, al ser encargado por el Gobierno Argentino de estudiar los pasos de Martín García.

A este respecto, los comprobantes que he presentado no son menos abrumadores.

Ellos consisten :

1.º En el testimonio de la memoria técnica del mismo

señor Duclout, presentada al Gobierno Argentino, como fruto de sus estudios de sondajes, en 8 de Abril de 1892; con los decretos al pie del Gobierno Nacional, remitiendo ese fruto científico del señor Inspector, á la Legación de Montevideo, para que sirviera de base fundamental de la convención internacional.

2.º En el informe técnico de la Dirección de Obras Públicas de la Nación, á la que pasaron, á pedido del Procurador del Tesoro, todos los antecedentes, incluso la memoria y el plano del señor Duclout, por decreto de 16 de Febrero de 1893 (f. 187 vta.), y cuyo alto Tribunal facultativo, después de tener á la vista los dos expedientes y los dos planos (el de la Empresa y el del señor Duclout) fotografiado, con autorización del Senado Oriental y debidamente testimoniado por su Secretario y legalizado por el Consulado Argentino, se expidió en los siguientes términos:

« Veamos, pues, si el proyecto de este señor (el Inspector del Riachuelo) es un plagio del de los señores
« Martínez y C.ª.

« De los planos fotografiados que acompañan á este
« expediente, se deduce que ambas trazas pasan á iz-
« quierda de la Isla de Hornos, se desvían á la izquierda,
« frente al río San Pedro, luego á la derecha, frente al
« río San Juan, entrando en los pozos de este nombre,
« en seguida otra vez á la izquierda frente á Punta Pa-
« rada, pasan entre los bancos Limetas y Conchillas, y
« cortando algunos altos fondos se internan en el canal
« del Infierno.

« La marcha general, pues, *es la misma* . . . Las con-
« cordancias entre ambos proyectos pueden explicarse,
« por otra parte, con la declaración del Inspector del

« Riachuelo, de haber conocido y aprovechado todos los
« proyectos existentes, comprendiendo el de los señores
« Martínez y C.^a.

« No consta, por lo demás, que el señor Inspector del
« Riachuelo ha hecho verificar sondeos en aquella región
« del Estuario, que le sirvieran para proponer su traza.

« En resumen, señor Director, opinamos que el pro-
yecto de canalización formulado por el Inspector General
del Riachuelo, *concuerda en máxima con el de los señores
José María Martínez y C.^a*, formulado con muchos años
de antelación, surcando la misma zona de aguas hondas
y cortando los mismos aluviones, lo que justifica la pro-
testa del doctor Ángel Floro Costa, representante de la
mencionada Empresa.

« Abril 6 de 1893. — *S. E. Barrabino.* — *Guillermo Do-*
menico — *Juan Pirovano*, Presidente — *J. Mercano*, Se-
cretario. »

XIV

No es posible, H. Senado, un informe más conclu-
yente y abrumador, en el que resplandece tanto la jus-
ticia como la independenciam y la probidad científica de
la primera oficina técnica de la Nación.

3.º En el testimonio que acompañó con este escrito,
mandado expedir á petición del representante de la Em-
presa, por orden del Ministerio de Marina de la Repú-
blica Oriental, por la Comandancia de Puertos de aquel
país, por el cual se desvirtúa la falsa aserción del se-
ñor Duclout, de *haber hecho trabajos de dragado y va-*

lizamiento en el canal nuevo, ó sea el llamado de las Limetas.

En efecto, para defenderse del plagio de que se le acusa, pretendió argüir por la prensa el señor Duclout (*Nación* de 10 de Noviembre de 1892), que *el canal descubierto y dragado* por él, no era el mismo descubierto por nuestra Empresa, sino otro que *arranca* de un punto situado *á dos kilómetros al N. O. del nuestro.* — (La falsedad de este aserto está comprobada por el informe técnico de la Dirección de Obras Públicas.)

Más tarde repite con envidiable aplomo la misma impostura á f. 7 de su informe de 1896, diciendo que sus trabajos *le permitieron conocer la existencia de una canal más al norte de la que había ofrecido dragar la Empresa A. Floro Costa y C.^a, etc., bautizándolo de Canal nuevo, y agregando que el valizamiento del Canal nuevo y el dragado de algunos pequeños bancos que lo obstruían en su parte sur, todo lo cual se hizo en el año 1892 y en menos de ocho meses, facilitaron muchísimo el tráfico de los buques, y dos días después de terminados los trabajos de dragado y de valizamiento, en Septiembre de 1892, se entregó á la navegación la ruta, que ha sido desde entonces la única seguida por los buques de gran calado (sic).*

Entre tanto, H. Senado, como la más abrumante prueba de esta impostura, transcribo la parte final del informe oficial de la Comandancia de Marina Oriental, que dice así:

« Por lo demás, en esta Comandancia no existe ninguna
« constancia oficial de que el Ingeniero señor Duclout,
« ni nadie, haya efectuado trabajos de *dragados ni de*
« *valizamiento* en aguas orientales al este del Banco de
« Santa Ana y de las Limetas, que á haberlo sabido, ha-

« bría dado cuenta inmediatamente á V. E. de tal avance,
« como lo hizo en los casos á que hace referencia este in-
« forme.

« Es cuanto tiene que informar á V. E. sobre el par-
« ticular. — Montevideo, Octubre 25 de 1897. — *Julio*
« *Muró.* »

« Con lo informado, devuélvase al interesado. — LUIS
« E. PÉREZ. »

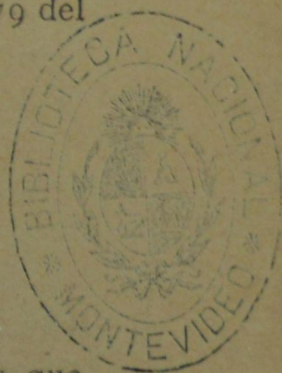
XV

Según puede, pues, V. H. reconocerlo, los *dragados* y *valizamientos* del señor Duclout en aguas orientales, durante *ocho meses*, son tan imaginarios como sus estudios de sondajes, de los que ha visto V. H. *no hay constancia* alguna en la *Dirección de Obras Públicas de la Nación*; y no se sabe qué admirar más á este respecto: si la fertilidad imaginativa del señor Duclout ó la intrepidez de sus sueños hidráulicos.

La propiedad, pues, de nuestros estudios y del descubrimiento de esa canal, llámese *canal nueva*, como la bautiza el señor Duclout, ó de las *Limetas*, como la designa nuestro plano, que nadie antes ni después de nuestra Empresa había descubierto y estudiado con prolijidad, levantando planos correctos de sus fondos y sintetizándolos en el grande y hermoso plano de relieve que obra en la Secretaría del Senado, no puede apoyarse en documentos más incontestables, como que ellos emanan de fuentes fehacientes, de los informes técnicos de

ambos países; de los mensajes del Gobierno ribereño bajo cuya jurisdicción pasa esa canal; de los de la Comandancia de Marina Uruguaya, y de la propia memoria técnica del plagiario, corrientes á f. 77 á 79 del expediente.

XVI



En cuanto al 3.^{er} hecho que debía justificar, esto es, que el Gobierno Argentino aprovechó, sin que sospechase la infidencia de su empleado, de esos estudios y autorizó la publicación de la nueva ruta, divulgando un derrotero secreto que era propiedad de nuestra Empresa, creo, H. Senado, que son suficiente prueba, los decretos de 8 y 9 de Abril de 1892, firmados por los Ministros Zapata y Zeballos, y las notas cambiadas entre la Legación Argentina y el Ministro de Relaciones Exteriores de la República del Uruguay, de fecha 11 de Abril de 1892, de 18 y 19 de Mayo del mismo año, y el mensaje dirigido á la Asamblea General de aquel país por el Ministro de Relaciones Exteriores doctor Herrero y Espinosa, adjuntando todas las comunicaciones, estudios y planos remitidos por la Legación Argentina, con el propósito preindicado de ajustar una convención internacional, para proceder de común acuerdo á realizar esas obras *sobre la base del proyecto planificado por el señor Duclout*; pensamiento que fué aceptado sin objeción alguna, reconociendo su mutua conveniencia por aquel Gobierno ribereño.

Todas esas notas están testimoniadas en el expediente y han sido publicadas en las memorias de ambas cancelerías correspondientes al año 1892.

XVII

Por lo que hace al 4.º hecho, los comprobantes que he aducido y que obran en el expediente, cierran la puerta á todo conato de controversia y son tan contundentes como los anteriores.

Ellos consisten:

1.º En el informe expedido por la Prefectura Marítima por orden del Ministerio de Marina (corriente á f. 323), en el que el Práctico Mayor de este país, evacuando los seis puntos que abraza mi cuestionario para satisfacer las exigencias del señor Procurador de la Nación, contesta:

Al 1.º — Que es cierto que hasta el año 1892 los buques de ultramar tomaban la derrota por el canal que pasa al Oeste del Banco de Santa Ana, y como la profundidad media era de 14 pies, los buques que procedentes de los ríos tenían este calado, solían hacer operaciones de alije (trasbordo) para pasar la barra del *Globo*, si no preferían esperar altas mareas extraordinarias para efectuar el referido paso.

Al 2.º — Que es cierto que después que el Inspector del Riachuelo señor Duclout *hizo público*, en el mes de Abril de 1892, la existencia y mayor fondo de la canal que pasa á milla y media de la costa Oriental, los bu-

ques que antes se detenían en el *Globo* para trasbordar su carga á otros de menor calado, y éstos mismos, comenzaron á abandonar la antigua ruta ó canal del Oeste del Banco de Santa Ana, y á navegar por la *nueva canal de las Limetas* ó de las Conchillas, que pasa á milla y media de la costa Oriental.

Al 3.º — Que es cierto hizo saber al Prefecto General de Puertos señor Mansilla, cuando se inauguró esta canal nueva, por carta publicada en la prensa, que corre á f. 96, que *las ventajas que ella ofrecía, eran muy superiores á la del Globo, y aconsejando se practiquen obras de dragado para corregir sus pequeños defectos de curvatura* (sic), lo cual era precisamente el fin industrial que tuvo en vista la formación de la Empresa que represento.

Al 4.º — Que es cierto que la navegación, después de la publicidad que hizo el señor Duclout de la nueva canal, empezó á frecuentarla aprovechando sus grandes ventajas, ahorrándose los gastos de trasbordos en el *Globo*, de estadías y de fletes, los cuales eran de 10 francos por tonelada; pudiendo hoy remontar por esa canal buques de 18 pies en bajas mareas, cuando antes sólo podían subir los ríos buques de 12 y 13 pies por la canal antigua.

Al 5.º — Que los beneficios que ha recibido la navegación por el aprovechamiento de la nueva canal, importan sumas de gran importancia para el comercio marítimo del Plata.

Y al 6.º — Que es cierto que la canal nueva es la marcada con tinta roja (la nuestra) en el plano que se le acompañó (corriente á f. 323), y la marcada con tinta verde es la vieja ruta abandonada.

Pero si aún no bastase ese testimonio, vendría á completarlo la declaración paladina que hace en su 2.º informe de 1896 el mismo Inspector del Riachuelo señor Duclout, — *de que dos días después de terminados los trabajos de dragado y valizamiento*, que tan falsamente afirmó haber practicado en 1892, se entregó á la navegación la nueva ruta, que ha sido desde entonces la única seguida por los buques de gran calado (sic); pág. 7, folleto agregado.

Lo que el señor Duclout entregó al público, H. Senado, no fueron *sus descubrimientos ni el fruto de sus estudios*, sino los de la Empresa que represento, despojándola de la manera más pirática de los méritos y del fruto legítimo de sus trabajos, de los que todo el mundo debía aprovecharse y sigue aprovechando menos ella.

XVIII

Por lo que hace á la parte del informe de la Prefectura sobre el 5.º punto de mi cuestionario, esto es, acerca del monto de los beneficios que ha reportado la navegación con *ese aprovechamiento del canal nuevo*, aduzco como el más irrecusable de todos los comprobantes, las cifras estadísticas contenidas en el memorial del centro comercial del Rosario, presentado al Gobierno Nacional, cuyo folleto impreso se registra á f. 149 de este expediente.

De esa importante petición, consta que el tonelaje de los buques que remontaron los ríos por la canal del Infierno en el año 1889, alcanzó á más de 3.300.355 (sic),

habiendo casi duplicado esta cifra en los diez años posteriores, según podría comprobarlo con los estados de los oficios de aduana.

Que dado el aumento creciente del calado con que se construyen los buques modernos, *más de 3,000 buques tenían que hacer estadías antes de pasar Martín García* (sic).

Que siendo el *aumento de flete de Europa á los puertos del litoral* de diez francos (*dos pesos oro*) por tonelada, debido exclusivamente á las desventajas de la canal (sic) (la antigua, pues la memoria se refiere al año 1889), el país ha perdido las siguientes cantidades en los años que se indican, suponiendo que hayan venido con carga completa :

<u>Año</u>	<u>Toneladas</u>	<u>Á \$ 2 oro</u>
1885	1.959.460	3.918.920
1886	1.886.709	3.793.418
1887	2.239.598	4.479.196
1888	2.420.143	4.840.286
1889	3.300.355	6.600.700

Considere V. H. lo que habrá perdido hasta el año 1892, en que cesaron esas gabelas.

Con razón, pues, en presencia de tan estupendas cifras, exclama aquel ilustre centro comercial en la pág. 17 :

« De cuatro á seis millones de pesos oro!! solamente
 « por los fletes de entradas, ó sean 24.000,000 de pesos
 « curso legal por año (el cambio estaba alto entonces),
 « que el país pierde en beneficio del extranjero, á donde
 « va el importe de esos fletes!!

« Tales son los perjuicios, por lo menos, que ocasiona
« al comercio y á la industria argentina (y oriental) la falta
« de canalización del paso de Martín García!» (sic) f. 149.

Después de esto, creo ocioso, señores Senadores, adu-
cir nuevas cifras y documentos para comprobar cuán in-
gentes sumas ha ahorrado la navegación marítima, desde
que dió el señor Inspector del Riachuelo publicidad in-
fidente al derrotero trazado por nuestros estudios; pues
sin ellos y sin nuestra patriótica iniciativa, es bien posi-
ble que hasta hoy se estuviese navegando por la antigua
ruta del oeste del Banco de Santa Ana, hasta que la
naturaleza la hubiese cegado casi por completo, como ha
sucedido después de 1876 con la del paso Oeste de Mar-
tín García, abandonada desde ese año, por la del Este, ó
sea la llamada canal del Infierno, más honda, segura y
valizada por el Gobierno Oriental en el año 1877.

XIX

Resumiendo la prueba producida en el expediente,
para satisfacer la justa exigencia del señor Procurador
de la Nación, creo, H. H. Senadores, haber justificado
de la manera más luminosa y concluyente:

1.º La propiedad y prioridad absoluta del descubri-
miento, estudios y planificación de la nueva canal de las
Limetas, desde el año 1885.

2.º Que hallándose nuestros estudios en las oficinas
públicas de la Nación, ellos fueron conocidos y consul-
tados *por el señor Inspector del Riachuelo*, al ser encar-

gado por el Gobierno del estudio de los pasos de Martín García. — (Informes de la Dirección de Obras Públicas, f. 187.)

3.º Que dicho señor plagió nuestro descubrimiento y estudios, y los presentó al Gobierno Argentino, como *fruto* de sus trabajos de sondajes, dragados y valizamiento, que jamás hizo en aguas de jurisdicción oriental.

4.º Que en seguida, por pura vanagloria, los divulgó al público, con ó sin autorización de la superioridad, para que aprovechase de ellos la navegación, como se aprovecha desde entonces, *á costa de nuestros esfuerzos*.

5.º Que el Gobierno Argentino, en la creencia de que eran el *fruto serio* de los trabajos encomendados al señor Inspector del Riachuelo, *los aprovechó también como base de la convención internacional*, para realizar esas obras en consorcio con el Gobierno Oriental.

6.º Que á causa de ese acto internacional fracasaron las gestiones de la Empresa en el Senado Oriental, para obtener la concesión, después de haberla obtenido en la Cámara de Diputados de aquel país, fracasando igualmente las que se hacían ante el Gobierno Argentino.

7.º Que á causa de ese fracaso se produjo la ruina total de la Empresa; se divulgaron los secretos de sus estudios, que eran de carácter reservado, aprovechándose la navegación general y el Gobierno desde el año 1892, de los frutos legítimos de nuestra propiedad científica y de los beneficios con que especulaba la Empresa en compensación de sus ideales y trabajos.

8.º Que estos beneficios consisten en el ahorro de las sumas enormes que por diferencias de fletes y trasbordos hizo la navegación desde ese año, y que suben á muchos

millones al año, teniendo hoy una ruta segura y expedita por la que pueden remontar los ríos buques de 20 pies de calado, gracias á nuestra iniciativa y labor.

XX

No creo, H. Senadores, que pueda exigirse más á una Empresa particular tan meritoria como infortunada.

La propiedad científica, que es la más sagrada de todas las propiedades, como que es la más indefensa, á la vez que la más fecunda, está tutelada por la Constitución de la República y por las leyes civiles de la Nación (artículos 2511 y 2512 del Código Civil), que establecen que nadie puede ser privado de su propiedad sino por causa de utilidad pública, previa la desposesión y justa indemnización.

También lo está por las reglas del derecho público internacional sancionadas por el Congreso de Montevideo, — artículos 3, 5 y 9 del Tratado de propiedad literaria y artística, — que es hoy también ley de la República.

Toca á V. H. dar el alto ejemplo de que no son vanas ni quiméricas esas leyes que son el fundamento del crédito de las naciones.

XXI

Armada de tantos y tantos comprobantes y piezas de convicción, no podía dudar la Empresa que represento que para ella se acercaba ya la hora de la justicia.

Para impetrarla con mayor facilidad, propuso en las conclusiones de su alegato y demás escritos, el arbitraje como la forma más justa y elevada de dirimir esta cuestión.

El arbitraje es hoy, ante la ciencia moderna, el medio más digno y racional de dirimir las controversias entre los hombres, los gobiernos y los pueblos.

Él es el que más ha ennoblecido á la República Argentina y la ha puesto á la cabeza de las naciones de Sud-América.

Y tratándose de una controversia tan desigual como la que tiene lugar entre una Empresa y un Gobierno, la sumisión voluntaria al juicio de árbitros, es el más levantado testimonio de la buena fe y probidad de una administración que abdica los fueros de la fuerza ante los fueros de la razón.

En su cansancio de tanto trámite fatigante y ruinoso, propuso también la Empresa que represento, *librar en absoluto á la equidad del Gobierno* la fijación del monto de la indemnización, si la creía justificada.

No era posible hacer más.

Ella, sin embargo, no tuvo la fortuna de ser atendida.

Ni una sola vez pudo obtener una audiencia reposada

de los diversos Ministros que han intervenido en ese asunto, á fin de poderles demostrar con datos é informaciones incontestables, la gravedad de esta cuestión y la conveniencia que había para la Nación de conocer á fondo el problema complejo del Estuario.

Hasta como elemento de defensa nacional, no es dado á ningún Estado que acrecienta día á día su poder marítimo, descuidar el estudio de su hidrografía interior y dejar de conocer científicamente las verdaderas rutas que deben franquear las naves de guerra y las que hacen el comercio marítimo.

Toda información comprobada á este respecto, es acreedora á la consideración de los Gobiernos y de los centros científicos.

Mas en vano, H. Senadores, he empleado todos los medios para ser escuchado. — Ellos fueron tan infructuosos como los desplegados para que después de tantos años se nos hiciera justicia.

Una antipatía profunda, invencible, para acometer el estudio de este asunto, rebelde á todo espíritu justiciero; más que eso, á toda previsión nacional, sepultaba en las carpetas ministeriales, unas veces por las agitaciones de la política, otras por recargos de atenciones del despacho, el estudio de un asunto que con excepción de el del Puerto, es tal vez el de mayor importancia marítima de los que tramitan en la administración.

XXII

Mas, en tanto que nuestra reclamación marchaba con tanta lentitud á su calvario, ocurrían hechos relacionados íntimamente con ella, que han venido á complicar más todavía el problema del Estuario, influyendo deplorablemente en su solución.

En todos esos hechos, como un numen misterioso, aparece el fantasma del señor Inspector del Riachuelo, que parece haber hecho de la canalización del Estuario la inmensa obsesión de su espíritu.

Desde luego, no ha dado un paso nuestra Empresa en las oficinas administrativas, en que no se sintiese la hostilidad paralizadora de dicho señor.

Su autoridad científica, por contestada que fuese, se hacía sentir en todo, y tan grandes debían ser los apoyos morales que lo han sostenido, que en los dos conflictos que tuvo con las dos Direcciones de Obras Públicas que pusieron por condición la eliminación de su persona para aceptar sus puestos, siempre salió victorioso y con su supremacía intacta.

Era, pues, ese funcionario, y acaso no ha dejado de serlo, un poder oculto contra el cual toda lucha técnica legal, más que ingrata, era imposible.

Los hechos que reseñaré bien pronto, convencerán á V. H. de que no hay hipérbole en estas enunciaciones.

A pesar de todo, acosado por la perseverancia de la Empresa que represento, la que confiada en su buen

derecho y en la verdad científica, supo mantenerse siempre firme en el terreno legal, el señor Inspector del Riachuelo, sin clavar sus cañones ni dejar de hostilizarla, comenzó á cambiar de táctica, comprendiendo que debía aprovechar mejor el tiempo.

Concibió nuevos proyectos sobre la canalización del Estuario, á cual más quimérico é impracticable.

Con motivo del proyecto presentado al Congreso para *canalizar el paso* de Martín García, por el ex Diputado doctor Ayarragaray, el año 1896, sus celos científicos se despertaron, y debo pensar que fueron su influencia y sus consejos los que indujeron al Poder Ejecutivo á encargarle nuevamente de practicar estudios sobre lo mismo, los que condensados en un extenso informe y varios planos, remitió el Poder Ejecutivo con mensaje el 8 de Agosto de 1896 al H. Congreso, y luego fueron mandados imprimir en folleto, por tratarse de una obra de *excepcional importancia*, á indicación del Diputado Mitre y Vedia.

V. H. conoce esos repartidos, cuyos originales existen en la Secretaría de la Cámara de Diputados, y *de los que en autos* obra un ejemplar.

XXIII

La idea dominante de esos nuevos proyectos es que la canalización del Estuario debe hacerse *entre costas exclusivamente argentinas, donde la jurisdicción nacional es exclusiva* (sic), según fluye del mensaje del Poder

Ejecutivo y fluye también del brillante discurso con que el ex Diputado doctor Ayarragaray fundó su proyecto, pasando uno y otro englobados á estudio de la Comisión de Obras Públicas.

Ambas piezas reflejan un nacionalismo exagerado, y deficiencia notoria de conocimientos hidrográficos sobre el problema que se intentaba solucionar.

En el del señor Ayarragaray *se autoriza* al Poder Ejecutivo *para dragar un canal de comunicación en el paso de Martín García por el canal del Infierno*, con un gasto de 300,000 pesos m/n., reputándose como una *mera discusión teórica la del dominio jurisdiccional del canal*, con lo que revela su autor desconocer la bifurcación de los canales del Estuario, desde que no es el canal del Infierno el que carece de profundidad y debe dragarse, sino los canales de acceso, siendo el más profundo de todos el de las *Limetas* (estudiado por nuestra Empresa), que está bajo *la exclusiva jurisdicción oriental*; razón por la que la cuestión de jurisdicción no es simplemente *teórica*, sino fundamental, desde que el Congreso Nacional no puede sancionar leyes — para ejecutarse en jurisdicción extraña — sin la aquiescencia de la potencia ribereña á quienes puedan afectar.

XXIV

En el mensaje del Poder Ejecutivo, el error que se padece es menos disculpable aún, porque procede de un estudio técnico aprobado por el Departamento de Inge-

nieros y relevado por un funcionario que, como el señor Inspector del Riachuelo, hace años que está *especializándose en esta cuestión*.

En él no sólo se afecta desconocer la verdadera hidrografía del Estuario, sobre la que tantos estudios pretende haber hecho en 1892 y en 1896 el señor Duclout, sino que lisonjeándose una preocupación quimérica algo en boga entre algunos hombres públicos de este país, se fomenta la convicción de que para el *mejoramiento* de la *navegación* y *hacerla corta* y fácil, pueden decretarse canales económicos *entre costas exclusivamente argentinas, donde nuestra jurisdicción sea absoluta* (sic), y nacionalizarse, por decirlo así, la soberanía de la cuenca hidrográfica del Estuario, que arrima sus cauces profundos á las costas orientales, fenómeno *fatal incommovible, que no es dado al hombre modificar*, según lo reconoce el mismo señor Duclout en su memoria ya citada de 1892.

La Empresa que represento, tuvo ocasión de advertir á tiempo al P. E. sobre todos esos errores que en cierto modo podían comprometer hasta la seriedad del Gobierno Argentino.

No logró ser atendida, y fácil es explicarse por qué.

La autoridad científica del señor Duclout, reforzada con el *exequatur* del Departamento de Ingenieros, era indiscutible, y las advertencias de nuestra Empresa, por más que se apoyasen en planos fehacientes y en la documentación técnica superabundante del proceso, debían parecer interesadas y sospechosas.

Acaso si el Ministerio del ramo la hubiese prestado atención, podría la Empresa haber infundido la duda en

el ánimo del Gobierno sobre la infalibilidad técnica, casi supersticiosa, que se atribuía al señor Duclout.

No habiendo sido escuchada, el error sincero ó intencionado del nuevo proyecto del señor Duclout debía imponerse, y más tarde tener la fortuna de convertirse en ley.

Es de ese modo que un proyecto tan absurdo como aventurado, ha venido á ser la piedra angular de la desacertada solución que pretende darse á este problema, y que se resolverá para la Nación en pura pérdida de tiempo y de dinero, según voy á patentizarlo.

Para ello, á fin de fatigar lo menos posible la atención de V. H., de la que estoy abusando, no tendré más que valerme del señor Duclout para refutar al mismo señor Duclout, dejando con sus contradicciones aquilataada su probidad científica.

XXV

Comenzaré por lo pertinente de su informe de 1896, en que nos da á conocer las razones que han determinado su nueva concepción. Dice así:

« Para el trazado del nuevo canal proyectado puede
« adoptarse la línea que une el canal Buenos Aires con
« la barra de San Pedro, pasando por el canal del Globo,
« marcado con líneas rojas en el plano 6.º. Este trazado
« *tiene sobre el del canal nuevo* (el nuestro, que fué tam-
« bién el de sus primeros amores), *la ventaja de ofrecer*
« *una línea más directa y pasar por el lado occidental de la*
« *Isla de Martín García, es decir, entre esta isla y la costa*

« argentina, con lo que se evitarían discusiones internacio-
« nales sobre jurisdicción de aguas. » (Pág. 13 de su in-
« forme.)

La evolución técnica del señor Ingeniero Duclout no podía ser más galante para con el Gobierno Argentino, ni hacer más simpático su nuevo proyecto.

Faltaba sólo que ese nuevo *fruto de sus estudios* fuese práctico y ajustado á la verdad científica, y sobre esto es el mismo Ingeniero Duclout quien va á encargarse de desvanecer toda ilusión.

En su cortesatismo ingenuo, había sin duda olvidado el señor Duclout, que en su primera memoria del año 1892, después de *haber explorado una cuenca de más de 60 kilómetros cuadrados y haber practicado más de cinco mil sondajes*, había sostenido técnica y concienzudamente todo lo contrario de lo que afirma y sostiene en su nuevo informe y proyecto.

Entonces, cuando alardeaba de *descubridor del canal nuevo*, que la prensa *chauvinista* proponía se bautizase con el nombre de *canal Duclout* (histórico), declaró en su memoria, « *que la dirección de las corrientes del Estuario sigue el talweg de esta canal,—que la naturaleza general de la cuenca superior del Río de la Plata produce forzosamente una tendencia de las aguas á correr cada vez más cerca de la costa oriental: 1.º por la dirección de la corriente entre Martín García y Martín Chico, cuyas costas rocosas forman una desembocadura incommovible que dirige las aguas hacia el S. E.—2.º por la tendencia de las aguas del río Paraná frente al Delta, á desviar las corrientes hacia el Este.—3.º por los constantes trabajos é inmensos depósitos que dejan las aguas del Paraná al caer en el lecho del Río de la Plata, cuyos depósitos ha-*

cen disminuir constantemente la profundidad de los bancos situados frente al Delta, conocidos con el nombre de Playa Honda, y debido á su marcha progresiva han inutilizado en épocas recientes el paso oeste de Martín García.»

«Estas fuerzas naturales, agrega el señor Duclout, son irresistibles, y no es dado al hombre modificar fenómenos de tal potencia; por cuya razón, repito, es fatal el desecamiento paulatino de la Playa Honda, y la formación de un lecho principal cada día más importante para las aguas del Río de la Plata, cuyo talweg sigue más ó menos el trazado en el mapa que se acompaña (el que nos plagió; f. 77).»

Pues bien, H. Senadores, á pesar de la solemnidad de estas conclusiones científicas estampadas en su primera memoria de 1892, *cuatro años más tarde*, en 1896, había de surgir el hombre intrépido que las desmintiera y pretendiese modificar fenómenos de tal potencia, y como don Quijote con los Molinos, — emprendiese descomunal batalla con esas mismas *fuerzas naturales irresistibles*, que han cegado el paso oeste de Martín García y formado una *desembocadura incommovible* hacia el Este de la costa Oriental, al inmenso desagüe de los ríos.

Ese hombre debía ser el mismo señor Duclout, que hoy pretende dragar otra *nueva canal* sobre una cordillera de bancos á mitad del Estuario, *utilizando* el paso oeste de Martín García, *inutilizado en épocas recientes* (sic), resistiendo con pujanza hercúlea las *irresistibles fuerzas naturales* que desvían el talweg del Río de las costas argentinas y lo recuestan á la costa oriental, deteniendo el fatal desecamiento paulatino de la Playa Honda; en fin, obligando á las indómitas y bramadoras corrientes

del Estuario, á saludar reverentes, como las olas al vanidoso caracol, el trazado fantástico del nuevo Neptuno.

Apena, H. Senadores, el contemplar cuán fácilmente han triunfado las ironías inteligentes del señor Duclout, de la credulidad profana de sus superiores y aun mismo de las complacencias augures de los señores del Departamento de Ingenieros, satirizando un noble y respetable sentimiento patriótico, en vez de dirigirlo é ilustrarlo con la verdad de la ciencia.

XXVI

Pero donde el señor Inspector del Riachuelo extrema sus ironías y abusa de su ciencia hidráulica, creyéndose soberano en medio de una corte de ciegos, es en el presupuesto y en el plano de esas obras, en que para complacer el ideologismo argentino y *evitar discusiones internacionales sobre jurisdicción de aguas* (sic), acumula elementos que hacen elevar el capital del dragado, entre chatas, dragas y vapores, á 724,000 pesos oro, y en casi *tres tantos más* los gastos de excavación y conservación de la canal en los 8 años que duraría su construcción (pág. 16).

Para hacer más atrayentes estas *economías*, el señor Duclout fija un precio modesto al costo del metro cúbico de materia extraída, apenas 0,185 \$ m/n., equivalente poco más ó menos á 0,06 (oro); — mas en cambio omite estudiadamente, todo cálculo positivo en lo referente al dragado del paso oeste de Martín García, *inutilizado*

desde épocas recientes (sic) y que se propone habilitar; y lo que es más inconcebible, omite también todo elemento de cálculo en lo referente al *canal Buenos Aires*, que es la continuación del canal que proyecta con tanto lujo de planos.

Pero, no sólo guarda silencio absoluto el señor Inspector del Riachuelo sobre el dragado de esos dos canales, por donde se propone dar gusto á la pasión jurisdiccional de sus superiores, sino que la profundidad mínima del canal Buenos Aires, que, según su primera memoria, era apenas de *doce pies*, con tendencia á disminuir de año en año, aumenta en sus planos á impulsos de sus fantasías patrióticas, hasta un *mínimum de 19 pies*, ofreciendo así un fenómeno hidrográfico, verdaderamente milagroso, como el que separó las aguas del Mar Rojo, y otros no menos célebres, creados por la inagotable imaginación de los pueblos de oriente.

Fué más lejos aún, conociendo el terreno firme que pisaba, y acabó por persuadir á técnicos y profanos, de que á despecho de todas las fuerzas naturales que desvían las corrientes hacia la costa oriental, no ofrece dificultad mayor desviar el talweg del Río hasta colocarlo dentro del límite *de la jurisdicción argentina*; y lo que es más heroico, que la conservación de un milagro tal en la ciencia hidráulica, apenas costaría 37,000 \$ m/n. al año.

XXVII

Después de todo esto, comprenderá V. H. el papel desairado que en tantos años ha tenido que hacer nuestra Empresa, la que sin inmolar convicciones de una alta probidad científica, no podía lisonjear sentimientos jurisdiccionales que la naturaleza toma muy poco en cuenta.

Enamorado el Gobierno de ideales imposibles, que veía halagados por la ductilidad técnica del señor Inspector del Riachuelo, tenía que encontrar profundamente impertinentes nuestros reclamos, irreverentes nuestros planos y soluciones, y aun ver en nuestra empresa una rebelión reincidente contra la jurisdicción nacional.

Reclamar justicia en estas condiciones, era irritar cada vez más las fibras de un patriotismo extraviado, era poner en duda la infalibilidad del criterio gubernativo, era menoscabar los respetos de la ciencia oficial, era volver á traer importunamente á la memoria de nuestra cancillería como una veleidad humillante tributada á una jurisdicción extraña, los antecedentes fugaces de una convención internacional, cuya inutilidad acababan de demostrar los *nuevos estudios* del señor Duclout, avasallando la obra de la naturaleza al gusto y medida de la vanidad nacional.

Era, en fin, remover hechos fósiles el insistir tanto sobre la conducta equívoca de un empleado, tan hábil como competente é irreemplazable para ciertas obras de dragado, y que si pudo ser frágil é incurrir en un pecado

de kleptomanía (no bien codificado aún en el mundo de las leyes), lo fué en servicio de esa entelequia patriótica, que aspira á tener dentro de casa todos los pasadizos de comunicación con los ríos, aun á despecho del imperio de la naturaleza.

Por insuperables que fueran todas estas desventajas, no por eso ha desmayado la constancia de la Empresa, porque sabía por larga experiencia de la vida, que llega un día en que toda mistificación se derrumba, en que la verdad científica, que nunca tiene que palidecer ni ruborizarse, se abre paso, para imponer respeto á sus más encarnizados detractores.

Ese día se acerca ya, H. Senadores, y no poco han contribuído á ello las nuevas y peregrinas ulterioridades que ha tenido este asunto y que someramente paso á relatar.

XXVIII

Estaba pendiente del estudio de las Comisiones respectivas del Congreso el proyecto del señor Duclout, auspiciado por el mensaje del Poder Ejecutivo, y también el del ilustrado ex Diputado por Entre-Ríos, doctor Ayarragaray, cuando aparece como el Comendador de piedra, un nuevo proyecto ante el Congreso, representado por la razón social Dirks y Dates, el cual, con ligeras variantes, está *exactamente vaciado en el molde clásico del proyecto del señor Ingeniero Duclout*, ó mejor dicho, en el proyecto oficial del Poder Ejecutivo.

¿Era esto un nuevo caso de inocente kleptomanía, ó en esa identidad técnica andaba oculta la mano experta del señor Inspector del Riachuelo?

Nada podría decir á este respecto, porque podría interpretar mal el silencio del señor Inspector, que bien pudiera ser ajeno á esa amalgamación de sus planos y proyectos oficiales con los de la Empresa particular de los señores Dirks y Dates, á quienes tal vez ni conociera.

La perfecta identidad de ambos proyectos era sin embargo inconcusa.

Igual era el trazado que ambos proponían dragar.

El capital con que el Gobierno habilita á la Empresa de los señores Dirks y Dates, era exactamente el mismo presupuestado por el señor Duclout y aprobado por el Departamento de Ingenieros, esto es, de 724,000 \$ oro (artículo 1.º de la ley número 3657 y pág. 16, informes del proyecto Duclout).

La profundidad mínima de la canal, el ancho de su lecho, la inclinación de los taludes, exactamente idénticos (artículo 5.º ley citada).

La única diferencia entre uno y otro es el precio del material extraído.

En el proyecto oficial del señor Duclout, cuando la obra debía hacerse directamente por el Gobierno, el precio del metro cúbico era de 0.185 de peso m/n., equivalente más ó menos á 0.06 oro.

En el proyecto de los señores Dirks y Dates, más prácticos sin duda, y que no tenían para qué consultar las economías del erario, el precio sube á 0.32 oro (artículo 6.º de la ley), esto es, á *cinco veces* más que el del presupuesto oficial *aprobado por el Departamento de Ingenieros*.

A pesar de tan enorme diferencia de costo — que nadie hizo notar al Gobierno ni al Congreso, — ese proyecto fué discutido con celeridad y convertido en ley, — mereciendo ser uno de los pocos asuntos que fué remitido en la prórroga, sin que el Ministerio del ramo echase de ver cuán poco en armonía estaba con los actos anteriores del Poder Ejecutivo.

Tan marcada liberalidad por parte de los Poderes públicos sólo tiene explicación en el deseo patriótico de dar cuanto antes principio á la obra del mejoramiento del Estuario, tan reclamada por el comercio marítimo, y en la creencia, por demás generalizada, de que estas obras se ejecutan mejor y más rápidamente por empresas particulares, y más que todo, en la poca versación de nuestros hombres públicos sobre materias que, como las hidráulicas, requieren conocimientos técnicos especiales.

De otro modo se habrían compulsado más detenidamente todos los antecedentes que se relacionan con el complejo problema del Estuario; se habrían tenido á la vista nuestras impugnaciones y planos, tratados siempre con el mayor desdén; se habría llamado á licitación, como lo manda la ley, desde que existía un presupuesto oficial que fijaba precios *cinco* veces menores; se hubiesen oído los dictámenes competentísimos del Estado Mayor de Marina, el de la Oficina hidrográfica, el de la Prefectura, y no se habría cometido el nuevo error de entregar el problema del Estuario, de *excepcional importancia* para el país, á las ambiciones financieras de una empresa particular, que no había hecho estudios *propios* de la canal proyectada, que no aportaba ninguna *idea nueva*, á no ser que se crea tal el patrocinio de la nebulosa técnica del señor Duclout; en fin, que no habría gas-

tado un peso en beneficio del país, y á la que, para colmo de larguezas, hasta se la habilita con un ingente capital de dragaje, cosa sin precedente en estos países.

XXIX

Militan las mismas razones en que ya he abundado para demostrar lo absurdo del proyecto del señor Duclout, que las que militan respecto al proyecto idéntico de los señores Dirks y Dates, por más que se presenta bajo el disfraz de una empresa particular que *cobra sin arriesgar capital*.

Si, como lo demuestra la ciencia hidráulica, los mismos razonamientos y los *primeros estudios* del señor Duclout, todos los informes técnicos de nuestro expediente y hasta el simple buen sentido, *no es dado al hombre modificar los fenómenos naturales de una potencia irresistible*, y por tanto cambiar á voluntad, por sutilezas de jurisdicción política, el *talweg* secular del Río de la Plata; si no habría millones bastantes para realizar tan temerarias hazañas contra el imperio telúrico de la naturaleza, cuadra preguntar:

¿Qué objeto práctico se han propuesto el Gobierno y el Congreso Argentino al prodigar tantos favores á una empresa particular que nada va á solucionar, al mismo tiempo que se le rehusa hasta la justicia expletriz á la única empresa seria que garantía con sus estudios previos, aprobados en todos los informes de auto-

ridades científicas de ambos países, y con sus propios capitales, la realidad de esta solución?

Tanto como nuestra Empresa, que ajustó con honrada modestia sus planes á las fuerzas naturales y á la ciencia, puede reivindicar para sí el honor de ser una Empresa de *canalización seria*, que ninguna regalía anticipada pedía al Estado, *antes de concluir la obra*, — la de los señores Dirks y Dates, que está en pugna con la acción de la naturaleza y la ciencia, que se desliza sobre los rieles oficiales del señor Duclout, que impetra *la habilitación* de un ingente material mecánico para ejecutar esa obra *por cuenta del Estado*, no es ni será jamás una Empresa de *canalización seria*, en la acepción científica de la palabra, sino una *Empresa de dragado á destajo* y á razón de 0.32 centavos oro por metro cúbico; dragado que no habría tenido fin, si la previsión inteligente del señor Diputado Mitre y Vedia no hubiese limitado á 544,000 pesos oro el rubro que se va á insumir en estas fantasías hidráulico-jurisdiccionales, viva imagen del Tonel de las Danaides.

Y ocurre preguntar también, H. Senadores: ¿Cuando se agote ese rubro de 544,000 pesos oro, que á razón de 0.32 por metro cúbico tan sólo alcanza para dragar 1.075.000 toneladas métricas, es decir, apenas las dos terceras partes del 1.700.000 que calcula en su proyecto el señor Duclout, ¿qué se hará?

Según este mismo señor Duclout, según la ciencia, según el buen sentido de todo el mundo, obras de este género, trabajadas en medio de un mar proceloso, que, como el Estuario, es el recipiente de las torrentosas corrientes de dos de los más grandes ríos de América, y que por lo mismo son de difícil sino imposible conserva-

ción, no pueden suspenderse, ni dejarse abandonadas, so pena de que la naturaleza ofendida recobre sus fueros y en menos de seis meses castigue los desvaríos del hombre.

¿Entonces qué se hará?

¿Se votarán nuevos rubros?

¿No habrán progresado algo más las ideas científicas y nada habrá enseñado la experiencia al patriotismo del Congreso?

¿No habrá una sola voz autorizada en la ciencia ó en la Marina nacional, alguna alma joven y ardiente que se levante airada contra estos desaciertos y evite al menos nuevas é infructuosas sangrías al erario público?

¿Qué garantía han dado al país los afortunados concesionarios de que con el simple patrocinio de su nombre financiero á los proyectos quiméricos del señor Duclout, solucionaran la canalización del Estuario y *argentinizaran* el canal que debe servir á perpetuidad para la navegación?

¿Qué garantía han ofrecido de que en esta lucha brazo á brazo que van á emprender contra la naturaleza, no va á ser el Estado el pavo de la boda, y, en lugar de un gran canal, no se recibirá al cabo de unos cuantos años, sino un escueto zanjón?

¿No serán esas obras una segunda edición, por su costo ilimitado, de las del Riachuelo, en que fallan siempre los cálculos del señor Inspector?

¿No descubrirán algún día en sus entrañas algún nuevo Panamá argentino?

XXX

Comprenderá bien V. H. que, alejada ya la Empresa que represento de toda competencia en esas obras que las autoridades argentinas son dueñas de ejecutar y pagar en la forma que tengan por bien, la crítica que dejo expuesta sobre tantos y tantos errores, no obedece á otro móvil que al sentimiento profundo de verse vencida y humillada por la sinrazón y la temeridad, y ver malogrados ideales científicos y patrióticos que, tanto como ella, bien pronto tendrá que deplorar la Nación.

Quizá sea ya tarde para reparar tantos males, pues los dineros malversados en una obra quimérica, no se recuperan jamás.

Entonces es posible que las ideas prácticas y honradas de la Empresa que represento recobren su prestigio, que se dé razón á la probidad de sus estudios y se haga justicia á su patriotismo, si es que alguna vez se preocupa formalmente el Gobierno de la Nación de resolver el problema *de excepcional importancia de la canalización del Estuario*, deponiendo deliquios de jurisdicción absoluta, y consultando á la vez que los dictados de la ciencia hidráulica, las economías del erario.

Para eso mismo será indispensable que haya indemnizado nuestros estudios, á fin de haber adquirido legalmente su propiedad y nuestros derechos de prelación de trece años atrás sobre esa canal, desde que ella es la ÚNICA por donde la canalización del Estuario es posible.

Mas, mientras no llega ese día perentorio, indefectible, que no ha de tardar, considera, H. Senadores, la Empresa que represento, que no es justo ni decoroso para la Nación, aprovecharse por más tiempo del sacrificio de una Empresa que ha enriquecido al país y á la navegación con una obra de progreso, á la que ha consagrado capitales y esfuerzos, de los que hasta ahora no ha reportado sino decepciones y menosprecio.

Una Nación tan culta, tan justa y generosa como la República Argentina, no puede gozarse por más tiempo en la ruina y debilidad de una Empresa que le ha despejado el camino científico de una gran solución comercial de la que todo el mundo, menos ella, reporta beneficios inmensos.

Ese aprovechamiento está exuberantemente comprobado en los autos, del mismo modo que esos beneficios.

Sólo toca á V. H. decidirse á hacer justicia, ya que el Poder Ejecutivo, reconociendo en principio en su mensaje de 14 de Junio de 1897, *haber aprovechado el Gobierno Argentino, en beneficio público, de los estudios y planos de nuestra Empresa*, somete á V. H. la solución definitiva de este asunto.

Sintetizados están también en el expediente, como una de las bases para fijar el monto de la indemnización, los múltiples y cuantiosos gastos que ha hecho la Empresa desde antes de su iniciación en 1885, hasta el presente, esto es, en más de *trece años*.

XXXI

Ahora bien, como la solución más práctica, si V. H. no prefiere entrar en detalles técnicos y aritméticos, ella insiste en proponer la fijación por medio de peritos arbitradores de la indemnización reclamada, conformándose desde ahora en que se nos haga el abono en la forma menos gravosa para el erario público.

La prudente solución del arbitraje tiene una triple ventaja que voy á enunciar.

Entraña un acto de levantada justicia.

Hace dueña á la Nación de todos nuestros estudios.

Y para el caso infalible de que fracase, como tiene que fracasar, ó sea perimida la concesión Dirkes y Dates, quedar habilitado el nuevo Gobierno para realizar en brevísimo tiempo, con un costo insignificante, sobre la base *de estudios hechos*, la canalización del Estuario por la única ruta que la naturaleza ha preindicado.

Otra ventaja más puede reportar el Gobierno de esta solución, y es indemnizarse del costo de la obra con un leve impuesto sobre el tonelaje de registro de los buques que utilicen la canal y su valizamiento, el cual puede producir, dado el creciente aumento del tráfico fluvial, una renta permanente de más de 300,000 \$ oro al año, reembolsándose la Nación, en poco más de un año, del costo de las obras y quedando un abundante *superávit* para gastos de conservación y rentas generales.

Hoy que el Gobierno Uruguayo,—que siempre estuvo dispuesto á prestar su aquiescencia y hasta contribuir con la suma de 16,000 \$ oro á esta obra de utilidad común, solicita análoga aquiescencia del Gobierno Argentino para ejecutar obras de utilidad común en el paso de Almirón y otros del Río Uruguay, es el momento de arreglar en un sencillo protocolo internacional este acuerdo mutuo, haciendo á un lado, como lo aconsejaba en su dictamen de f. 137 el eminente estadista argentino doctor don Eduardo Costa, *toda cuestión de jurisdicción*, y con mayor razón, todo empeño temerario de corregir la obra de la naturaleza, que es soberana en la tierra, en los vientos y en los mares.

La República del Uruguay, H. Senadores, está tan interesada como la Argentina en remover los obstáculos que embarazan la navegación de los Ríos y del Estuario.

Ella es más que una nación amiga de la República Argentina: es una nación hermana. La única del continente cuya historia, intereses y destinos son solidarios de los argentinos; la única que no puede ser jamás indiferente á los dolores y desgracias de este país, como no lo fué nunca la sociedad argentina á los de aquella sociedad hermana.

Contra la metafísica política de los gobiernos empeñados en ribetear fronteras nominales en el mar, protestan las ciencias positivas, la razón superior y el sentimiento fraternal de dos pueblos que cada día más tienden á fundir en un solo ideal económico sus destinos.

No creo, pues, que se suscite jamás la menor dificultad en solucionar de común acuerdo esta obra de canalización, ni establecer la percepción proporcional del im-

puesto, con que es justo contribuya la navegación, desde que es ella quien recibe los mayores beneficios.

Ningún buque puede encontrar oneroso pagar 4 ó 6 centésimos por tonelada de registro, cuando, según he demostrado antes, se ahorra *diez francos* de diferencia de fletes, ó, lo que es lo mismo, *200 centésimos por tonelada*.

Tan incalculables son los beneficios de esta canalización, como estériles estas discusiones sobre jurisdicciones nominales, que, según lo he dicho antes, han impedido hasta hoy que con un gasto relativamente insignificante, se abra al comercio marítimo del orbe una ruta espléndida, profunda y bien valizada, con boyas luminosas, que permitiera á los trasatlánticos remontar *de día ó de noche*, con seguridad, los grandes ríos, y á semejanza de lo que sucede en Chicago, New-York, Nueva Orleáns, Liverpool, Odessa y otros centros, colocar sus bodegas al pie de los elevadores del Rosario, Santa Fe, San Nicolás, Paraná, Paysandú, Fray Bentos y Salto.

Increíble parecerá algún día, H. Senadores, que á la Empresa que consagró á estos ideales, antes que nadie, su fe, sus capitales y sus esfuerzos, por todo estímulo se la haya hostilizado encarnizadamente trece años, y se la haya querido privar de su propiedad científica, por medios que ya no tienen atenuación en las sociedades civilizadas; y que sea tanta la obcecación del amor propio humano, que para no reconocer sus derechos, se precipite al país en un abismo de errores y de desaciertos temerarios, que tan caros van á costar á la Nación.

Por todo lo expuesto, á V. H. suplico se digne acordar á este asunto preferente despacho, en este período de sesiones ordinarias, según es justicia que imploro.

Buenos Aires, Septiembre de 1898.

ÁNGEL FLORO COSTA.

