

620.03
C

RIO DE LA PLATA - CANALES

ANGEL FLORO COSTA

ABOGADO DE LA EMPRESA DAMNIFICADA

13-8-4

1838-1907

LOS CANALES DEL ESTUARIO

UNA LABOR DE DIEZ Y OCHO AÑOS

Jure et facto.

BARTOLOMÉ MITRE

Buenos Aires, Agosto 26 de 1901.

Bartolomé Mitre saluda afectuosamente al Sr. Angel Floro Costa, y le agradece el envío de su Exposición discamatale, que he leído con la atención que merece, la que evidencia con hechos, los derechos que le asisten como iniciador de los trabajos por la canalización del estuario del Plata, por lo que tanto de trabajos, descanzando el éxito que merecen sus afanes en pro de tan grande obra.

BUENOS AIRES

COMPAÑÍA SUD-AMERICANA DE BILLETES DE BANCO

Calles Chile 263 y Cangallo 557-59

1903

LOS CANALES DEL ESTUARIO

41682-

030

ANGEL FLORO COSTA

ABOGADO DE LA EMPRESA DAMNIFICADA

LOS CANALES DEL ESTUARIO

UNA LABOR DE DIEZ Y OCHO AÑOS

Jure et facto.



BUENOS AIRES

COMPAÑÍA SUD-AMERICANA DE BILLETES DE BANCO

Calle Chile 263 y Cangallo 557-59

1903

A MIS AMIGOS DE AMBAS MARGENES DEL PLATA

DOS PALABRAS Ó MÁS

I

Después de una larga *via crucis* de más de diez y ocho años, en que he gastado, como el más candoroso de los idealistas que todavía andan hipnotizados por el mundo, dinero, salud, reposo y tiempo, persiguiendo la realización de una de las más grandes iniciativas de progreso material de que hay ejemplo en el Plata—si ella debe juzgarse, más que por su valor científico, por sus grandiosos resultados;—y cuando, después de ansiosas expectativas, tocaba ya como el náufrago desalentado la orilla de salvación—una sanción injusta de la mayoría del Senado argentino, vuelve á lanzarme al mar.

El gran Estuario del Plata se navega hoy de día y de noche, por un canal hondo de 21 pies, flanqueado por boyas luminosas á uno y otro costado, gracias en primer término á mis iniciativas ante uno y otro gobierno del Plata—y más que todo á mi fe y á mi incansable constancia, en defender mis derechos y en luchar contra el error oficial.

Desde el año 1892, en que una oficina técnica de la nación hizo pública la canal descubierta y estudiada por mi empresa—hasta el presente (año 1903)—la navegación de ultramar, el comercio marítimo y los gobiernos ribereños, según lo atestigua el luminoso informe de los mismos peritos oficiales del gobierno argentino (pág. 27) y otros informes de autos (pág. 21) han sido beneficiados en más de SESENTA y SEIS MI-

LLONES DE PESOS ORO,—en tanto que la modesta empresa que ha dado al país tan estupendos resultados, sin más auxilio que su fe y sus esfuerzos, no ha obtenido hasta hoy un solo peso en premio de su abnegación y sus afanes.

Al dar á luz la sucinta historia de mis esfuerzos, para satisfacción de mis amigos de ambos países—y también de mi patria, cuyos derechos como nación ribereña del Plata, más de una vez he defendido—comienzo por dar las más efusivas gracias á todos los magistrados, funcionarios y personajes argentinos que me han hecho justicia y alentado con sus testimonios honrosos—entre los cuales recordaré al ilustre argentino ya finado, el ex procurador de la nación, doctor don Eduardo Costa (pág. 7), que la estatutaria señala á la eterna veneración de sus compatriotas;—al no menos ilustre y ecuanime procurador de la nación actual, doctor don Sabiniano Kier (pág. 24), á cuyo levantado criterio debo haber franqueado los riscos más difíciles de mi odisea—al ex departamento de Ingenieros—presidido por el ingeniero Pirovano y sus vocales señores Barabino y Domenico, que con su consumada pericia y notoria independencia expidieron el primer dictamen que esclareció mis derechos—y que acaso no influyó poco para que poco tiempo después tuviese que renunciar en masa, (pág. 12).

A la Prefectura Marítima á cargo del distinguido y caballeresco funcionario don Luis García—y á su práctico mayor el ilustrado marino don Juan Siches, ya finado—que tanto contribuyeron con su informe á robustecer mis derechos—(pág. 20).

Al mismo señor Ingeniero don Jorge Duclout, que no obstante haber sido mi mayor adversario en este asunto, acabó hidalgamente por hacer justicia á mi iniciativa y á mis derechos, en su concienzudo informe de 26 de Abril de 1901, (pág. 22).

Y por último, á los eminentes ingenieros peritos nombrados por el gobierno argentino para dictaminar sobre el mérito de mi reclamación, señores Elmer L. Corthel y E. Lange—quienes en el luminoso informe que obra en la pág. 27—hicieron la más plena justicia á mi empresa—arrojando luz plena sobre

todos los errores técnicos que habían obstruido su camino con daño evidente para el país y el crédito de la administración—dando la más insólita amplitud científica á todas estas complicadas cuestiones del Estuario, desgraciadamente tan poco conocidas de nuestros poderes públicos—y dejando asentada para siempre la incommovible justicia que asiste á la empresa para reclamar de los perjuicios y daños que ha sufrido, en razón de los inmensos beneficios de que le es deudora el país, el comercio marítimo y la navegación de ultramar (pág. 27).

II

Debo también una palabra de profundo agradecimiento á mi ilustre amigo el señor Presidente de la república teniente general don Julio A. Roca—quien á pesar de las dudas, sugestiones y perplejidades que trabajaban su espíritu ecuanime y justiciero, colocado entre las opiniones contrarias del ministerio del ramo, y de algunas oficinas empeñadas en desconocer y menoscabar mis derechos—y los razonamientos y justificativos de mi empresa,—bien pronto se dió cuenta de la sinrazón con que se nos hostilizaba y al oír con benévola deferencia y con levantada imparcialidad mis explicaciones y mis quejas—no trepidó por un momento más en resolver mi reclamación—aunque la primera vez no lo fué del todo satisfactoria.

No sería justo si dejara pasar esta ocasión para tributar mi homenaje de íntimo agradecimiento á mi abogado el eminente jurisconsulto doctor don Rafael Ruiz de los Llanos y á los señores miembros de la comisión del interior del senado doctores J. Figueroa Alcorta, José D. Santillán y Salvador Maciá, que con tanto brillo como elocuencia defendieron mi causa, en los brillantes discursos que el lector encontrará al pasar vista por la sesión del senado que transcribo—y también á mi ilustre amigo, el eminente estadista doctor don Carlos Pellegrini—que cuando ya empezaba á zozobrar el debate, por la aparición inopinada que hizo en él el senador Irigoyen—desplegó su erudición oportuna, puso como quien dice

los puntos sobre las *íes* y habría triunfado á no ser las deficiencias de la orden del día, que privaron á gran parte del Senado de conocer los fundamentos concluyentes de la resolución del Poder Ejecutivo.

Y si á toda esta pirámide de notas justicieras se agrega el diploma de honor que, cuando leyó mi alegato documentado me discernió el primer ciudadano argentino—teniente general don Bartolomé Mitre, y con el que á manera de honrosa portada encabezo este folleto—comprenderán mis amigos de ambas márgenes del Plata, que no debo desmayar ante la pequeña contrariedad con que he tropezado, ni aun cuando tuviera que recomenzar como Sísifo mi jornada—pues esta vez no estoy solo—desde que están conmigo, el hecho material triunfante, á despecho del empirismo y el error oficial—el canal valizado é iluminado, comanditado por la obra imperecedera de la naturaleza, que dicta como soberana sus leyes, por arriba de las injusticias de los hombres—la ciencia victoriosa, acatada al fin por las oficinas más recalcitrantes y preconizada por la voz autorizada de los primeros consultores técnicos de la nación—y lo que es más eficiente, la opinión respetada del Presidente de la república, de los primeros oradores del Senado—y la del preclaro ciudadano cuya longevidad ilustre ha acabado por cernirse sobre todas las pasiones, los intereses y las esperanzas de este gran pueblo.

III

Fuerte en mi derecho—no dudo que la otra rama del Congreso evitará á la nación las ulterioridades de un juicio pericial ruinoso y deprimente para el Estado—en que yo sería el ganancioso.

En tal situación y próximo á regresar á mi patria á incorporar mis esfuerzos á la cámara de que formo parte—he creído que debía dar cuenta á mis compatriotas y á mis amigos, que tal vez esperaban verme desembarcar con mi hucha llena de esterlinas—de que aun necesito desplegar un último esfuerzo—por más que tenga fe en la justicia y rectitud del gran pue-

blo argentino—que acaso por vez primera va á conocer todo cuanto he trabajado, á la gruesa ventura, por su prosperidad comercial, sin ruido y sin orquestas de cuerda ni de viento.

Hasta ahora, del árbol que he plantado hace diez y ocho años TODOS HAN LUCRADO GRANDEMENTE (sic). Así lo dicen y atestiguan los peritos oficiales del gobierno argentino (pág. 34) y sólo mi empresa *ha sido la perjudicada y arruinada* (sic).

Sería el caso de repetir aquí con el viejo refrán popular:

TODOS TOMAN NARANJADA
Y EL POBRE NARANJO NADA.

¡Y qué naranjadas !!

¡SEIS MILLONES DE PESOS ORO AL AÑO! ¡Un sorbo!

SESENTA Y SEIS MILLONES! aprovechados *en once años!* Un tonel grande como el Tupungato.

¿Y es esta suma de beneficios, casi increíble, lo que la municipalidad de una parte del Senado—la que menos conocía el asunto, quiso compensar POR EQUIDAD CON CIENTO MIL PESOS PAPEL?

¿No es ésta la equidad del león?

Más del doble ha comprobado la empresa haber gastado en los *dieciocho años*, que ha empleado en subir al Chimborazo de la justicia administrativa argentina—para encontrarse con el cráter apagado del Senado.

¡Sublime equidad !

¿No sería una ironía griega eso de pintar con venda á la justicia, para que esa diosa anduviera desde entonces jugando al gallo ciego por el mundo?

Lo cierto es que hasta esta hora de nonas, sólo para comer y dormir se quita la venda en ambos mundos.

ANGEL FLORO COSTA.

Buenos Aires, Julio 1903.



ANTECEDENTES DOCUMENTADOS

DE LA

RECLAMACIÓN

BARTOLOMÉ MITRE

Buenos Aires, Agosto 26 de 1901.

Bartolomé Mitre Saluda afectuosamente al Sr. Angel Flores Corta, y le agradece el envío de su Exposición documentada, que he leído con la atención que merece, la que evidencia con hechos, los derechos que le asisten como iniciador de los trabajos por la canalización del estero del Plata, por lo que en tanto de trabajos, deseando todo el éxito que merecen sus afanes en pro de tan grande obra.

I.

Historia de los canales del Estuario

I. Antes del año 1885, ninguna noticia tenían los gobiernos ribereños del Plata, de que existía un canal natural de aguas profundas de más de 19 pies en baja marea, al Este del Banco Santa Ana, arrimado á la costa oriental, de la que sólo dis-

taba milla y media;—como tampoco tuvieron noticia, antes del año 1877, del Canal del Infierno ó paso Oeste de Martín García.

II. La navegación se hacía hasta el año 1877, por el Oeste del Banco Santa Ana, con menos de 12 pies de agua, y por el paso Oeste de la Isla de Martín García, ó sea por el lado argentino de la Isla, que es el que defendían sus cañones. El paso del Este, ó sea el conocido por el *Canal del Infierno*,—llamado así en todas las cartas y en la obra de Lobo y Riudavets (pág. 124), de Mouchez (pág. 80) y de Bucarut (pág. 73),—nadie osaba navegarlo hasta entonces, y á haber sido conocido ó ser su fama menos pavorosa, no se hubiese expuesto el año 1855, á los fuegos de la Isla, la escuadra de la Confederación, pudiendo burlarlos por el paso del Este, que hoy es el único que se navega, desde que el del Oeste se ha ido cerrando y apenas da paso á buques de 7 pies.

III. Después de 1877, á instancia de algunos prácticos, el gobierno del Dictador Latorre hizo valizar el Canal del Infierno y el de Santa Ana, y fué esa nueva ruta la que empezó á frecuentar la navegación (fojas 16 y 17 del expediente).

IV. El año 1884, una Empresa oriental, organizada y dirigida por el doctor Angel Floro Costa, y representada por don José María Martínez y C.^a, reunió las noticias dispersas que se tenían de prácticos y patronos de cabotaje, sobre la existencia de *aguas hondas* cerca de la costa oriental, hizo practicar estudios de sondajes por toda la región del litoral uruguayo, los que dieron por resultado el descubrimiento de un canal natural de más de 19 pies arrimado á dicha costa, interceptado tan sólo en dos ó tres parajes por algunos bancos fáciles de dragar para dejarlo expedito para la navegación de gran calado. (Informe f. 17).

V. Tan fecundo descubrimiento, que entrañaba una revolución para la navegación del Plata, facilitó la formación de una

Empresa, que hizo hacer estudios, levantar planos, que luego se sintetizaron en un gran plano de relieve, que tuvo á estudio el Departamento de Obras Públicas (f. 186).

Armada con tales antecedentes, ocurrió la Empresa ante los dos Gobiernos del Plata, solicitando una concesión para dragar el canal descubierto y proyectado hasta 21 pies en baja marea, y *valizarlo con boyas luminosas*, mediante un módico peaje de 4 centavos por viaje redondo, y tan sólo durante 25 años, á los buques que lo utilizasen (f. 5 y 124), para los cuales importaba ventajas enormes, desde que suprimía todas las gabelas de trasbordos en el Globo, estadías, sobreestadías y fletes, que á razón de 10 francos por tonelada de registro, se pagaban para remontar al Rosario: todo lo cual importaba un ahorro para la navegación de más de 6.000.000 de pesos oro por año. (Folleto del Centro Comercial del Rosario, f. 149, pág. 16).

VI. Apoyando esta fecunda iniciativa, se expresaba así el eminente estadista, Procurador General de la Nación, el año 1887, doctor don Eduardo Costa:

«Sea cual fuere, Excmo. señor, 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, representante de la mencionada Empresa, 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 positivo interés en *ponerse de acuerdo*, y es éste probablemente el resultado á que ha de llegarse más tarde.» (F. 137).

VII. Asombra que nada menos que *trece años* hayan sido necesarios que transcurriesen para que el buen sentido de los gobiernos del Plata se despertase y diese oídos al clamor del comercio del litoral y de los navegantes, y para que se cum-

pliesen las predicciones del gran estadista argentino, el primero que con su levantada clarovidencia comprendió todo el alcance trascendental del proyecto de nuestra Empresa.

Pero para llegar á donde hoy se ha llegado, ¡cuántas peripecias, cuántos errores, cuántas iniquidades debían dificultar el camino trazado por el patriotismo y la ciencia hace diez y ocho años!

Documentos comprobantes

VIII. El primer documento comprobatorio de los derechos de la Empresa que dirijo y represento, fué el del práctico mayor oriental don Manuel Sosa, expedido por mandato de la Capitanía de Marina, que recomendó el proyecto, reconoció su prelación y abonó la exactitud de los sondeos (f. 16).

Vino en seguida el del Consejo de Obras Públicas (f. 26), y por último el Mensaje del Presidente Tajés á las Cámaras orientales, el 19 de Mayo 1889 (f. 43).

En ese documento, que tanto honra cuanto enorgullece á la Empresa, se consigna que *«la primera Empresa á la que cabe el mérito de presentar al Gobierno oriental y argentino estudios sobre un nuevo canal en el Estuario del Plata, fué la de los señores José María Martínez y C.^a»* (representante, en aquella época, de mi Empresa); agregándose *«que toda otra derrota, fuera de la de esta Empresa, sería, práctica y científicamente, vana é irrealizable, porque habría que luchar contra la naturaleza, que procede en todo por leyes fijas é inmutables, y ha señalado cauce fatal á las aguas que fluyen de los grandes ríos que se derraman en la cuenca del Plata, cuyo cauce pasa á milla y media de la costa oriental, y es el canal descubierto y estudiado por la Empresa proponente»*. (F. 43, ya cit.).

¿Quién, después de este documento oficial incontestable, podría desconocer los derechos de prelación que reivindica nuestra Empresa en esta gran solución de la navegación del Estuario?

¡Y sin embargo, bastante tiempo se le han desconocido y usurpado sus derechos de prelación y propiedad!

IX. A mérito de todos esos informes, despachó favorablemente la Comisión de Fomento, y sancionó la Cámara de Diputados uruguaya, la concesión, acordando *tres años* á la Empresa, después de promulgada la ley, para impetrarla del Gobierno argentino, que, como ribereño, debía otorgarla conjuntamente (f. 69).

Pero el Senado uruguayo, en donde tenía asiento una fracción política retrógrada, que miraba con recelos coloniales estas soluciones, encarpetó por dos años el asunto, hasta que en 1892 inició gestiones el Ministro argentino doctor Moreno, para celebrar con el oriental una *convención internacional* para ejecutar estas obras, proponiendo hacerlas con sujeción á la *memoria y plano* que sometió á la consideración de aquel Gobierno, manifestando en su nota que *el propósito del Gobierno argentino era el de realizar las obras proyectadas con sus propios recursos* (sic).—Nota de 11 de Abril de 1892 (f. 67).

Esta negociación fué aceptada por notas reversales de 18 y 19 de Mayo de 1892 y 31 de Mayo del mismo año (f. 77.)

X. La acción poderosa del Gobierno argentino, que á título de soberano ribereño, asumía, bajo un plan dado, la *ejecución de las obras y ofrecía costearlas con sus solos recursos*, debía dar por resultado el fracaso inevitable de la iniciativa y gestiones de nuestra Empresa, á la que de acuerdo con el Gobierno, el Senado oriental, como medio de lisonjear al Gobierno argentino, mandó muy pronto al archivo.

Primer fracaso de la Empresa

XI. Esta ingerencia del Gobierno argentino, que hizo fracasar la iniciativa y trabajos de nuestra Empresa, causó su dispersión y su ruina.

Fué un golpe inesperado del Destino, que echó por tierra todas sus ilusiones y esfuerzos desplegados durante *siete años*, con una fe poco común, tal vez sin precedente en los anales del progreso de estos países.

Luchar contra la ingerencia poderosa de un Estado ribeño, era imposible. Fué necesario inclinar la frente, resignarse y sucumbir.

Empero, por más que se dude, parece que hay siempre una Providencia que protege á los débiles.

Cuando más abatidas estaban las esperanzas de la Empresa, un hecho insólito vino á reanimar sus derechos.

Plagio de planos y estudios

XII. Los planos y estudios en que basaba el Gobierno argentino, por intermedio de su Legación en Montevideo, su invitación al Gobierno oriental, para celebrar la convención internacional que debió facilitar la ejecución de las obras, llamaron la atención del abogado de la Empresa (que ocupaba entonces una banca del Senado oriental), por su identidad con los planos y estudios presentados *siete años* antes por ésta.

¿Era esa identidad un plagio? ¿Era alguna copia autorizada? ¿Era alguna coincidencia casual, de esas que no son raras en la historia? ¿Era, en fin, un caso de kleptomanía, con el que se había querido sorprender la buena fe del Gobierno argentino?

XIII. Confirmadas por el cotejo sus sospechas, y no siendo justo que después de fracasadas sus meritorias gestiones de más de *siete años*, se dispusiese todavía de su *propiedad científica*, amparada por las leyes y los tratados internacionales, sin su consentimiento y sin indemnizarla, resolvió pedir testimonio, legalizado de todos los antecedentes, fotografías, ídem de todos los planos, y armada con ellos, reivindicar sus derechos ante el Gobierno argentino, entablando en toda regla su reclamación (f. 154).

Con tanta más razón debía proceder la Empresa que pa-

trocino, de este modo, cuanto que las oficinas hidrográficas argentinas no se limitaron á usar como *res nullius* de sus estudios, sino que, henchidas de entusiasmo por las entelequias económicas de la *Nueva Canal*, luego que *verificaron sus sondeos* (sic), dieron una publicidad sonora á su existencia, produciendo una revolución en la navegación, que se apresuró á abandonar la vieja ruta del Banco Santa Ana, para poner jubilosa y segura la proa hacia el *Canal de las Limetas*, así llamado por las compañías de ultramar, por los documentos y cartas uruguayas (las cartas argentinas le llaman unas veces *Canal Nuevo* y otras *Nueva Canal*), y que no es otro que el descubierto por nuestra Empresa, según se ha visto lo acredita el Mensaje del P. E. oriental de 19 de Marzo de 1889 (f. 34).

Esta especie de comunismo científico era, como se comprende, el golpe de gracia para las esperanzas de nuestra Empresa puesto que con inexcusable irreflexión se entregaba á la publicidad el secreto de nuestros laboriosos estudios, confiados á la seriedad de la custodia administrativa argentina, lo cual debía dar motivo á una justa reclamación por parte de nuestra Empresa, fundada en el abusivo aprovechamiento que se hacía, sin noticia nuestra, de nuestra iniciativa, proyecto y estudio.

Reclamación de la Empresa

XIV. Entablada la reclamación, el año de 1892 (f. 154), se corrió vista de ella, *ante omnia*, al Procurador del Tesoro.

Este magistrado, sin evacuarla, pidió se oyera previamente al Departamento de Obras Públicas, por tratarse de cuestiones técnicas.

Esta sabia corporación, cuya renuncia, *en masa*, tanto lamentó más tarde el país, después de un detenido estudio que duró casi un año, y de tener el gran plano de relieve del Estuario á la vista (f. 186), expidió, con fecha 8 de Abril de 1893, un luminoso y justiciero informe, que ha sido la salvación de la

Empresa, y ante el cual se han estrellado más tarde todos los sofismas y chicanas.

Este informe, que debía ser confirmado *nueve años* más tarde, por otro todavía más concluyente y honroso, como verá V. H. más adelante, emanado de la acrisolada probidad científica del ingeniero consultor técnico del Gobierno, Mr. Elmer L. Corthell, y del director actual de la Oficina de Navegación y Puertos, Mr. E. Lange, dice así en su parte final:

Informe del Departamento de O. Públicas

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

«De los planos fotografiados que acompañan á este expediente, se deduce que ambas trazas pasan á la izquierda 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 Parada, pasan entre los bancos Limetas y Conchillas, y cortando algunos altos fondos, más ó menos extensos, se internan en el Canal del Infierno.

«La marcha general, pues, es la misma.

«Las concordancias entre ambos proyectos pueden explicarse, por otra parte, con la declaración del Inspector del Riachuelo, *de haber conocido y aprovechado todos los proyectos existentes, comprendido el de los señores Martínez y Cía.*

«Nos consta, por lo demás, que el Inspector General del Riachuelo ha hecho *verificar sondajes* en aquella región, que le sirvieron para proponer su traza.

«En resumen, pues, señor Director, opinamos que el proyecto de canalización presentado por el Inspector del Riachuelo, *concuerta en máxima con el de los señores J. M. Martínez y Cía., formulado con muchos años de antelación, surcando la misma zona de aguas hondas y cortando los mismos aluviones; lo que justifica la protesta del doctor Angel*

Floro Costa, representante de la mencionada Empresa.—6 de Abril de 1893.—S. E. Barrabino.—Guillermo Doménico.—Aprobado (8 de Abril de 1893).—JUAN PIROVANO, Presidente.—J. Mercado, Secretario.» (F. 187, cit.).

XVI. Ante tales conclusiones, no pudo menos de expedirse algo favorablemente en su primer informe el señor Procurador del Tesoro, al que por decreto del 12 de Abril volvió el expediente. Se expresó así:

Informe del Procurador del Tesoro

«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*. Pero V. E. no puede tomarlas en cuenta, porque se trata de un asunto que, á juicio del infrascripto, está subordinado á las negociaciones pendientes con el Gobierno oriental sobre la canalización del Estuario.—Junio 20 de 1893.—Enrique G. Merou.»—(F. 195.)

En esta segunda parte de su dictamen, padecía evidente error el ilustrado funcionario, para quien era *innegable*, ante lo informado por el Departamento de Obras Públicas, la *equidad* de nuestra reclamación.

Nada tenía que ver el Gobierno oriental con los *hechos concretos*, que fundaban nuestra reclamación contra el Gobierno argentino, por los actos incorrectos de sus empleados, en los que ninguna responsabilidad le alcanzaba, ni tampoco estaban *subordinados* á las negociaciones pendientes sobre dicha canalización.

El Gobierno oriental, ya aceptase ó no los estudios y planos que le presentó el Gobierno argentino, era completamente ajeno á su confección científica.—Su *aprovechamiento* por

el Gobierno argentino era un asunto interno de su administración, que únicamente establecía responsabilidades directas entre ésta y la Empresa que reivindicaba la propiedad de esos estudios.

Nada justificaba, pues, la condición suspensiva con que empañaba la justicia de la primera parte de su dictamen el señor Procurador, y al significárselo así humildemente en nuestra réplica, tuvimos la poca suerte de que no fueran de su agrado las irreverencias de la lógica, con que demostramos su falibilidad, pues al expedirse por segunda vez, se abismó en la sinrazón, poniéndose en contradicción con su primer dictamen, y procediendo *ab irato* (f. 223).

1.º Informe del Procurador General de la Nación

XVII. Tampoco fué á la Empresa favorable el primer dictamen del Procurador de la Nación, á quien en seguida pasó el asunto.

Este ilustrado funcionario, sin duda por no estar familiarizado con esta clase de cuestiones técnicas, interpretó erradamente sus fundamentos hidráulicos. Creyó que en el Estuario *todo era conocido*, que estaba valizado todo y surcado por las naves del mundo entero (sic), y que ya no cabían descubrimientos ni estudios nuevos,—olvidando que nuestra vasta ría era hasta hace poco la desesperación de los prácticos, que el viejo canal valizado nada tenía que ver con el nuevo, recientemente descubierto y desconocido para la navegación; y de ahí que sus conclusiones jurídicas fueran no menos equivocadas.

Así mismo tuvo una inspiración de justicia, y terminó su dictamen diciendo que:

«Si resultase efectivamente que en la ejecución de las obras se aprovechara alguna parte del trabajo de esta Empresa, lícito sería remunerar sus trabajos y gastos en la parte aprovechada, y entonces la indemnización deberá ser determinada por acuerdo de las altas partes coparticipes de la obra. Entre

tanto no es legal ninguna indemnización, ni oportunas las consideraciones de equidad invocada.—Diciembre 19 de 1894. —*Sabiniano Kier.*» (f. 244).

Primer fallo gubernativo

XVIII. Por *tres días* escasos nos concedió vista y *en Secretaría*, el Ministerio de Relaciones Exteriores, á quien pasó el asunto, para tener conocimiento y poder expedirnos,—del dictamen del señor Procurador de la Nación.

Por más insólito que fuera este trámite, así mismo lo aprovechó bien la Empresa, pues trabajando sin descanso día y noche y sin economizar gastos ni esfuerzos, pudo presentar su extensa réplica de más de setenta fojas (f. 249), apoyada en tratadistas, en hechos prácticos y documentos; los que, me complazco en recordarlo, tuvieron la eficacia de modificar las opiniones del señor Procurador de la Nación, como se vió más tarde en su segundo dictamen de f. 310.

Mas, á pesar de ese esfuerzo, nuestra réplica fué de todo punto ineficaz para convencer al señor Ministro del Interior, al que, no recuerdo por qué pragmática administrativa, había vuelto á pasar el asunto. Era Ministro en aquel tiempo el malogrado doctor Zorrilla, cuya salud bastante quebrantada en esos días, le impidió sin duda estudiar el proceso; no siendo otra su preocupación, á lo que parece, que alijar al Estado, cuanto antes, de un reclamante importuno.

Fué así que en cuatro líneas, sin ningún resultando, ni considerando, decretó á la Empresa un *in pace* mandando tener por resolución el inclemente dictamen del Procurador de la Nación (f. 298).

Recurso de reconsideración

XIX. La adversidad no se cansaba, como se está viendo, de perseguir á la Empresa, boycoteada en sus primeros pasos

con dictámenes y fallos que ponían á prueba su firmeza y su constancia.

Dos solos recursos le restaban en presencia de esta forma de justicia sumaria, casi diría sobre el tambor, con que se castigaba la temeridad de una Empresa extranjera, que se atrevía á implorar justicia de un Gobierno culto, recto y constituido, por el hecho de haber aprovechado discrecionalmente, y en nombre de sus conveniencias, de nuestra legítima propiedad científica, sin compensación alguna.

Ellos eran: ó impetrar venia del Congreso para demandar á la Nación; recurso quimérico, verdadera obra de romanos, cuya laminación legislativa no entró en las previsiones ideológicas de los legisladores del pasado, más metafísicos que prácticos, y que recién ha desaparecido, como obstáculo antirrepublicano, de nuestra legislación positiva, por la ley número 3952, sancionada el año pasado, la cual por fin abre las puertas á todos los damnificados para demandar á la Nación, sin el interminable preámbulo de la venia del Congreso, que solía durar tanto como los procesos de canonización en Roma.

El segundo recurso, por el que forzosamente tuvo que optar el sentido práctico de la Empresa, fué el de solicitar ante el Poder Ejecutivo mismo, reconsideración del decreto con que se nos había fulminado, y en el que acaso no tenía el Presidente otra responsabilidad que la ritual de la firma (f. 299).

Bien acertada anduvo la Empresa en proceder de este modo, porque desde entonces, la sustanciación de este asunto entró en la penumbra de un período serio y justiciero.

2.ª Vista del Procurador de la Nación

XX. Admitido el recurso, volvió de nuevo al dictamen del señor Procurador de la Nación (f. 309), quien estudió con ánimo desapasionado la extensa réplica de la Empresa, oyó

con marcada deferencia los informes verbales de su letrado, y sobreponiéndose, como todos los espíritus superiores, á toda sugestión de amor propio (*¡rara avis!*), expidió su segundo dictamen en 20 de Mayo de 1896, encuadrando el asunto en un marco de justicia (f. 310).

La más estricta equidad administrativa resalta ya en ese dictamen.

La Nación es defendida en ese dictamen con serenidad y altura, no negando ya en principio el derecho del reclamante, pero exigiendo la prueba.

El señor Procurador se expresa así:

«Guiado por estos propósitos, recojo, en cuanto hubiere lugar, la afirmación del recurrente, de haber aprovechado el Gobierno y sus empleados los trabajos de sondeos y otros practicados por la Empresa recurrente. *Si el hecho fuera exacto*, lo que no consta por ahora (constaba por el informe técnico del Departamento de Obras Públicas, fojas 187); 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 reconocer 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 del valor de los trabajos de la Empresa empleados y aprovechados por la Nación.» (F. 310).

¡Cuán enorme distancia de un dictamen á otro!

Ya no se hace depender la responsabilidad del Gobierno, de la *ejecución futura* de obras problemáticas, y mucho menos de los *acuerdos* en lontananza de las *altas partes copartícipes* (sic).

Se recoge con espíritu levantado de justicia nuestra afirmación concreta, y sólo se exige la comprobación plena.

41682



Nuevo giro del asunto

CONCESIÓN DIRKS Y DATES

XXI. Pocos meses después de ese justiciero dictamen— ¡quién pudiera sospecharlo!!— las bases de la cuestión habían sufrido una transformación completa.

El Gobierno argentino, sorprendido en su inexperiencia hidráulica por los *nuevos estudios y presupuestos de su oficina hidrográfica*, que proyectaba hacer un canal por aguas *de exclusiva jurisdicción argentina* (sic) (págs. 4 y 13 de la Memoria oficial, publicada por la C. de Diputados, corriente á f. 1 del expedientillo agregado), elevó al Congreso un mensaje en 8 de Agosto de 1896, proyectando sobre la base de esos planos fantásticos, hacer la canal, por aguas *de exclusiva jurisdicción argentina* (sic) (f. 3, expediente agregado).

Este proyecto fué el que sirvió, pocos meses después, de base á la concesión que solicitó la firma Dirks y Dates para hacer la canal del Estuario, cambiándose tan sólo el precio del metro cúbico de dragado—que se elevó de 0.06 centésimos oro (0.185 m/c.) á 0.32 centésimos oro; esto es, á *cinco veces más*; pretensión enorme que fué justamente impugnada, aunque sin éxito, por el ilustrado diputado Mitre y Vedia, logrando tan sólo poner un límite hasta la suma de 544,000 (oro) al rubro indefinido del quimérico dragaje proyectado por tan afortunados concesionarios, que no hacían otra cosa que poner en práctica el proyecto oficial de f. 77, excogitado por el mismo autor, de los planos y estudios de 1892.

Ruego á V. H. detenga su preciosa atención en la crítica que hacen á ese contrato, las dos autoridades técnicas que suscriben el informe de 23 de Enero de este año, que reproduzco más adelante.

No puede decirse nada más concluyente contra esas prodigalidades del pasado, que han tenido la fortuna, no sólo de

sobreponerse, sino de obstaculizar tantas iniciativas útiles y morales en pura pérdida para la Nación, con menoscabo de la seriedad administrativa.

Consecuencias de este error

XXII. Por el hecho de otorgarse esa nueva concesión, á los cuatro *años* de haberse iniciado, con remarcable empeño, la convención internacional, proponiéndose sus autores hacer el canal por *aguas exclusivamente argentinas* (sic), y por ruta completamente distinta á la que sirvió de base á las gestiones internacionales, se producían dos consecuencias. Con relación á la Empresa, despejaban su situación legal, pues su fracaso y su ruina, si hasta entonces podía cohonestarse con los fines internacionales que preconizaba en sus notas el Gobierno argentino—al desistir de esos altos fines, resultaban enteramente GRATUITOS, y, del mismo modo, enteramente gratuito el daño inferido á nuestra Empresa.

Se la había arruinado sin provecho para nadie, y la responsabilidad del Gobierno argentino, causante de ese daño, resultaba inexcusable.

Con relación á los intereses nacionales, sobre ser imposible la practicabilidad del *canal argentino* proyectado, el error de ese nuevo trazado importaba deslindar, *hoc volo, sic jubeo*, las aguas jurisdiccionales del Estuario, reconociendo, *ipso facto*, al otro ribereño, jurisdicción privativa sobre las que lamen sus costas, que es por donde pasa el canal profundo, que únicamente resuelve el problema de la navegación del Río de la Plata, como que es, aunque se haya tardado dieciséis años en reconocerlo, el pasadizo obligado para remontar los ríos.

Presurosa la Cancillería argentina por abandonar la realidad por la sombra, tampoco se dió cuenta de que semejante deslinde unilateral dejaba en manos del otro ribereño la supremacía verdadera del Estuario, desde que con igual derecho al que pregonaba el Gobierno argentino, podía canalizar sus aguas y ejercer sobre ellas jurisdicción privativa.

Felizmente, estos errores de *familia erciscundæ*, ni se toman en cuenta, ni se aprovechan entre pueblos hermanos, como acaban de probarlo las notas reversales de 15 y 16 de Enero del corriente año, que establecieron el acuerdo internacional para valizar la canal oriental.

¡Pero no es bueno jugar con pólvora, en cuestiones de *des-lindes* internacionales!

Continuacion de mi prueba

XXIII. Ahora bien: prescindiendo de estos *lapsus*, ó, si se quiere, errores de Cancillería,—en que entran por mucho los himnos patrióticos,—y volviendo al estado en que colocó la cuestión el segundo dictamen del señor Procurador de la Nación, que reducía el debate á una *cuestión de hecho*,—esto es, el del aprovechamiento de nuestros trabajos por el Gobierno argentino,—grato y satisfactorio me es poder afirmar que jamás en proceso alguno administrativo se ha producido una prueba más concluyente y honrada.

Voy á compendiarla en su parte más sustancial, consultando las dimensiones de este trabajo.

Ella consiste:

1.º En el informe técnico del anterior Departamento de Obras Públicas, ya citado y extractado en su parte final en el párrafo XIV, y que corre á f. 187 del expediente.

2.º En el informe de la Prefectura Marítima, corriente á f. 323, que evacuando nuestro cuestionario acredita: *que la navegación, después de hacer sus costosos trasbordos en el Globo, seguía la derrota del Canal del Oeste del Banco Santa Ana, que sólo daba paso á buques de menos de 13 pies de calado. Que cuando se hizo pública la existencia de la canal que pasa á milla y media de la costa oriental, la navegación, abandonando la vieja ruta, se precipitó por la NUEVA (CANAL DE LAS LIMETAS),—aprovechando las grandes ventajas que ofrecía, de poder dar paso á buques de más de 18 pies (hoy hasta 23, («La Nación» de Agosto 1900), ahorrándose por este*

hecho los gastos de trasbordos y fletes diferenciales á razón de 10 francos por tonelada, y los de estadias y sobreestadias en el Globo. Que los beneficios que ha recibido la navegación por el aprovechamiento de la nueva canal, importan sumas ingentes para el comercio del Plata (sic); y, por último, que es cierto que la canal nueva es la marcada en el plano con TINTA ROJA (corriente á f. 323), y la canal VIEJA la marcada con TINTA VERDE, hoy abandonada (sic), f. 323, cit.—No puede darse nada más contundente.

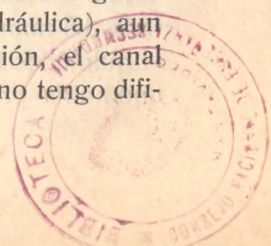
3.º En el informe del Centro Comercial del Rosario, presentado al Ministro del Interior, en el que se demuestra con cifras procedentes de los verdaderos perjudicados, que los gastos por *trasbordos, fletes y estadias* preenunciados, que gravaron á la navegación hasta el año 1892, en que la irreflexión de una oficina nacional dió publicidad á esa canal, con menoscabo de los derechos de nuestra Empresa, excedían, sin contar los retornos, de *seis millones de pesos oro* al año (pág. 16, foja 149).

¡¡SEIS MILLONES DE PESOS ORO AL AÑO!!

Ya todo eso se ha olvidado, como el enfermo cuando salva la vida y recupera la salud, olvida sus males y le es hasta odiosa la presencia del médico que lo ha curado, si le pasa la cuenta.

4.º En el informe del mismo señor Ingeniero Inspector de Navegación y de Puertos, que habiendo actuado como el mayor opositor de la Empresa, no había sido oído, y que al expedirse lo ha hecho de una manera, en general, tan justificiera como correcta. Dice así:

«En resumen, Excmo. señor, el canal que se navega hoy no es el que pretendía dragar la Empresa recurrente (es exactamente el mismo, como lo reconocen la Dirección de Obras Públicas, en su informe de f. 187, y la Prefectura en el de f. 323,—jueces, en todo caso, más imparciales que el distinguido técnico, que era *parte* en esta controversia hidráulica), *aun* cuando era perfectamente factible, en mi opinión, el canal propuesto por ella. Pero se debe reconocer, y no tengo difi-



cultad alguna en hacerlo, desde que es la pura verdad (sic), y resulta de todos los antecedentes que están á la vista, que dicha Empresa ha sido la primera (sic) en proponer el paso de los barcos por el Este de Martín García, siguiendo los pozos de San Juan y abandonando la travesía peligrosa de la barra del Globo, haciéndoles una canal dragada de 21 pies; que ha sido, por consiguiente, la verdadera iniciadora (sic) de los trabajos hechos en los pasos de Martín García; que el estudio del mismo canal que proponía dragar (desde el año 1885, f. 124) ha sido el origen y la base del que actualmente se navega (sic), (¡como que es el mismo!), y que, por consiguiente, esta Empresa, por su iniciativa, por sus publicaciones, por sus mismos reclamos y por sus quejas, ha tenido una parte importantísima en los resultados benéficos que el comercio y la navegación de esta República y la vecina han recogido de la navegación de Martín García (sic).—Buenos Aires, 26 de Abril de 1901.—(Firmado) *Jorge Duclout*. (2.^a pieza, expediente núm. 1853, agregado al anterior).

Comentarios del informe precedente

XXIV. Era tardía, sin duda, la justicia que se reconocía á la fecunda iniciativa de la Empresa, por el funcionario que más había combatido sus derechos, y que tantos errores graves debía cometer por un inconcebible sentimiento de amor propio; pero al fin era algo inesperado y laudable.

No fué extraña, sin duda, á ese cambio benevolente, la nueva actuación del eminente Ingeniero consultor del Gobierno, que tan oportunamente vino á derramar la luz de su alta probidad científica sobre este reino de oscuridades hidrográficas á que tantos desaciertos técnicos debe el país y que tan caro ha pagado.

Fué ese eminente Ingeniero quien abrió los ojos del Ministerio del ramo, acerca de la necesidad absoluta de abandonar el quimérico dragado, que por lisonjear el *chauvinismo* argentino había proyectado, por sobre una cordillera de bancos y

por mitad del Estuario, el Inspector del Riachuelo, el año 1896, pasando una esponja sobre los principios científicos que había sostenido en su Memoria del año 1892 y cabildeando con su fértil inventiva sobre la ciega confianza de sus superiores en materias hidráulicas.

Fué sin duda ese eminente Ingeniero quien osó criticar con su proba energía la desacertada concesión Dirks y Dates, otorgada con un lujo insólito de regalías, á las que negó su aprobación el Gobierno del doctor Uriburu, y á la que por los apremios de la prenombrada empresa—recién otorgó el contrato, su sucesor—apercibiéndose más tarde, merced á los consejos del Ingeniero consultor—del error cometido, y que tan acertadamente dejó sin efecto el decreto de 25 de Abril de 1902.

Es á ese eminente Ingeniero consultor al que deberá el país que no se hayan derrochado algunos millones, sin el menor provecho para la Nación, al aconsejarle al Ministerio se volviera á la ruta del Canal de las Limetas ó *Canal Nuevo*—descubierto por nuestra Empresa—por ser la única preformada por la naturaleza y preconizada por la ciencia, y cuyo valizamiento luminoso, gracias á esos sabios consejos del técnico norteamericano, es hoy una realidad esplendente para la navegación universal, pues sin ellos, aún prevalecerían el derroche y el error de dragar *una zanja artificial* (sic).

Con sujeción á esos dictámenes, atravesó en breves horas el Estuario el finado ex Ministro de R. E. doctor Alcorta, y sin la menor dificultad obtuvo de la deferente clarovidencia de la Cancillería uruguaya, á cargo del ilustrado ex Ministro doctor Herrero y Espinosa, el acuerdo internacional de que instruyen las notas reversales de 15 y 16 de Enero que selló el primer acto de correcta armonía, en las cuestiones del Estuario, entre los dos países ribereños y hermanos.

La balanza, como ve V. H., se inclinaba al fin del lado de la ciencia, de la verdad y del derecho, y después de diez y siete años triunfaban las iniciativas y las previsiones de nuestra Empresa, en tanto que los señores Dirks y Dates, junto

con el señor Director del Riachuelo, y todos sus colaboradores eficientes, caían vencidos por la sanción fulminante de la verdad científica.

Mi alegato ó exposición documentada

XXV. Completo ya el circuito de mi prueba, creí que era llegado el caso de refundir las constancias del proceso en una Exposición documentada, para precisar sus conclusiones, parte de la cual he reproducido; exposición que mereció, entre otros juicios honrosos, el del primer ciudadano argentino, Teniente General don Bartolomé Mitre, con el que encabezo este escrito, y que es para mí el más alto timbre de honor á que podía aspirar un ciudadano uruguayo.

Alentado por él, en medio de tantas contrariedades y decepciones, creí también que era llegado el momento de que se oyera sobre el mérito de la prueba producida, al señor Procurador General de la Nación, y en ese sentido peticioné al Ministerio de O. P., quien, defiriendo al mandato del Excmo. señor Presidente de la República, le corrió vista del proceso.

He aquí las conclusiones finales del dictamen de ese recetísimo magistrado:

3.º Dictamen del Procurador General de la Nación

.....
.....
XXVI. «No obstante esas dificultades, los informes producidos (se refiere á los que ya dejo relacionados) revelan en su conjunto una acción inicial de estudio, demarcación y vulgarización del Canal por parte de la Empresa, y su *adopción y aprovechamiento por parte de la Inspección General de Puertos.*»

«La Prefectura Marítima remite á V. E. el informe del Prá-

tico Mayor, corriente á f. 324 v.—De él se deduce que se ha producido una modificación en la navegación de los buques de ultramar, después de 1892; que el paso superior en calado del Canal, marcado en el plano de f. 318 con tinta verde, ha sido sustituido por el marcado con tinta roja, proyectado por la Empresa recurrente, que es la Canal nueva de mayor profundidad.»

«El informe de la Inspección General de Navegación y Puertos, es aún más explícito, pues en el resumen de f. 6 del incidente corriente, declara: «que el Canal que se navega hoy, no es el que pretende dragar la Empresa recurrente.» (He probado que es el mismo; informe de f. 187 é informe de los peritos Corthel y Lange).—Pero, agrega, «se debe reconocer que dicha Empresa *ha sido la primera en proponer el paso por el Este de Martín García*, abandonando la travesía peligrosa de la Barra del Globo, haciéndole un canal dragado de 21 pies; que ha sido, por consiguiente, *la verdadera iniciadora* de los trabajos hechos en los pasos de Martín García, y que el estudio del mismo Canal que proponía dragar, *ha sido el origen y la base* de haberse encontrado el que actualmente se navega. Que, por consiguiente, la Empresa Martínez y Cía., por su iniciativa, por sus publicaciones, por sus mismos reclamos y por sus quejas, ha tenido una parte importantísima en los resultados benéficos que el comercio y la navegación de esta República y de la vecina han recogido de la canalización de Martín García.»

«Después de estos informes, no es dudosa la iniciativa de la Empresa en los trabajos de estudio y canalización, que han dado base al cambio de rumbos operado con tanto suceso en la navegación por el Este de Martín García. Si, como lo reconoce ese informe, los trabajos de la Empresa concesionaria han tenido parte tan importante en la consecución de los benéficos resultados obtenidos de la nueva canalización, parece que si no de estricto derecho, ya que ningún compromiso ni promesa del Gobierno existe al respecto, de equidad y de moral administrativa fuera indemnizar á la Empresa de los gastos hechos en el estudio, valizamiento y plano, en la

parte que haya producido un provecho ó evitado un gasto al P. E., por razón de las obras practicadas oficialmente.»

«El valor relativo de esa indemnización, no puede ni aproximadamente apreciarlo el Procurador de la Nación.—Pero si el más ilustrado criterio de V. E. creyera aceptable en principio esa indemnización, las oficinas técnicas del Departamento de Navegación y Puertos estarían en aptitud de determinar á cuánto ascendería el valor de los trabajos de la Empresa, aprovechados por el Estado en la realización de los encomendados á su pericia, para la mejora de la navegación de ultramar en el estuario del Plata.»

Sabiniano Kier.

«Diciembre 9 de 1901.»

Propuesta de transacción

XXVII. Acatando las conclusiones de este luminoso dictamen, el Ministerio de O. P. corrió vista del proceso al Ingeniero consultor del Gobierno y al nuevo Director de la Oficina de Navegación y Puertos, para que justipreciasen el monto de la indemnización.

La Empresa salía por fin del reino de las sombras y entraba tranquila al reino de la verdad y la luz.

Sus diecisiete años de martirologio parecía que iban á tener término.

Me enaltezco, H. Senado, de reproducir íntegro el luminoso informe de los dos prenombrados peritos, porque entraña la sanción largo tiempo ambicionada de todos mis derechos.

Es una reparación completa, en la que resplandece toda la independiente probidad de las razas del Norte, entre las que la justicia y el derecho no son palabras vanas.

Mas, antes de transcribir ese dictamen, debo manifestar á V. H. que, para facilitar una solución, reiteró la Empresa su

propuesta de transacción, tantas veces consignada en autos, basada en la propuesta que el año 1892 le hizo el Gobierno del ilustre doctor Pellegrini, por intermedio de la Legación de Montevideo, de la que hay referencias á f. 209, f. 221, f. 249 y f. 305 de los autos.

Sobre esa propuesta que fué de *cien mil* pesos oro, ó sea de 350.000 \$ m/n., según el cambio de la época, todavía ofrecía bajar 40.000 \$, dejando reducida la propuesta de transacción á la suma de 310.000 \$, que apenas representa la cuarta parte de los gastos y perjuicios comprobados en esta complicada controversia de más de diez y siete años, y que en relación con los beneficios que anualmente ha reportado la navegación, merced á nuestros esfuerzos é iniciativa (6.000.000 de pesos oro al año), apenas representa la centésima parte de ellos.

Esta propuesta pasó, con los demás antecedentes, á los ilustrados peritos para que la tomasen en consideración en su dictamen.

He aquí ahora el enunciado informe, que más que un dictamen justiciero, es una pieza de acusación contra los errores técnicos de la repartición de obras hidráulicas y de la anterior dirección de navegación y puertos.

No es posible suprimir un párrafo, sin hacerle perder su trascendencia y su fuerza.

Informe de los peritos oficiales

XXVIII. Helo aquí:

Excmo. señor:

Tenemos el honor de comunicar á V. E. que hemos estudiado detenidamente los expedientes voluminosos que se encuentran en el archivo de ese Ministerio, y que se refieren á los reclamos de los señores José María Martínez y Cía., por

una sociedad industrial que proponía canalizar ciertos pasos en la vecindad de la Isla Martín García.

Nos permitimos hacer notar á V. E. que este asunto tiene una historia muy larga, que se ha repetido continuamente durante una época de casi 17 años. Y teniendo esto en vista, hemos pedido y obtenido de V. E. las indicaciones necesarias para poder examinar y aconsejar la solución completa de la cuestión relacionada con los reclamos de esta Compañía.

Nos parece necesario dar, en primer lugar, un breve detalle de la historia de los puntos más característicos de este asunto.

Cuando la Compañía hizo por primera vez, en 1885, una propuesta al Gobierno Oriental, las condiciones de la navegación por los pasos de Martín García no podían ser peores. Existía una formación muy complicada y entonces imposible de delinear, de pozos, bancos y pasos completamente aislados é interrumpidos sobre una extensión de más ó menos 40 kilómetros. El derrotero en esa época pasaba sobre el banco del Globo, que así se denominaba por haber sido marcado con una valiza de esta forma. Si se examina el mapa de esa época, se verá que no se conocía un canal de mayor profundidad que de 12 á 14 pies. Todo el interior del país, situado sobre el río Paraná, el río Uruguay, estaba de hecho cerrado al comercio marítimo, y esto sucedía en una época de desenvolvimiento industrial en este país, como la historia argentina no había tenido ocasión de recordar.

Esta Compañía se organizó en 1885, después de estudiar prolijamente todos los mapas existentes, tanto antiguos como modernos; de haber conferenciado con prácticos de experiencia, de examinar el terreno y de haber confeccionado un mapa que, aunque no más que aproximadamente, indicaba la existencia en la orilla oriental, de un canal más profundo que el que existía en la parte central del Estuario.

Ella estudió también las condiciones hidráulicas de este canal, con su historia pasada y actual, y llegaba á la conclusión de que no solamente se podía hacer y conservar un derrote-

ro para la navegación en la línea que ella proponía, sino también, que la tendencia del río era profundizarse continuamente en esta misma línea y de formar bancos en otros lugares. Esto era bien pensado, como los sucesos posteriores lo han probado, y la idea era basada sobre principios correctos.

Ellos pedían una concesión de 25 años para dragar y valizar este derrotero y conservar el canal, pidiendo como remuneración por sus trabajos del comercio, cuatro centavos sobre cada tonelada de registro. La Compañía en cuestión hizo ese mismo año la misma propuesta al Gobierno argentino, y continuaba sus esfuerzos para obtener esta concesión durante el año siguiente. En 1889, el P. E. de la República Oriental envió al Congreso la propuesta de esta Compañía, acompañándola de un proyecto de ley extendiendo la canalización del Estuario hasta Fray Bentos, ofreciendo al mismo tiempo á la Compañía su protección para la realización de sus proyectos, pero sin perjuicio de lo que pueda resolver el Gobierno de la República vecina.

En el año siguiente, la Cámara de Representantes sancionó este proyecto bajo condición de un previo acuerdo con el Gobierno argentino, pero el Senado no lo despachó! Mientras tanto recibió el Gobierno argentino, á principio de 1887, algunas proposiciones de diferentes interesados para canalizar varios trazados, todos situados al oeste del proyecto José María Martínez y C.^a.

Durante este período de más ó menos tres años y los dos años siguientes hasta 1892, el Gobierno argentino hizo algunas tentativas para abrir canales, uno de los cuales estaba situado cerca de la costa oriental; pero dicho gobierno intervino é impidió la continuación de los trabajos en aguas que él consideraba tener bajo su exclusiva dirección. Durante todo este tiempo de más ó menos 7 años, Martínez y C.^a trabajaban constantemente, tratando de hacer los arreglos internacionales necesarios para ejecutar sus proyectos. En 1892, el Gobierno argentino mandaba hacer un estudio por el D. de Obras del R., quien recomendó la adopción y el valizamiento

de un derrotero que era en realidad el mismo que había sido propuesto por Martínez y C.^a. Su Memoria, en que constaba que este derrotero no había sido conocido hasta entonces, y sus planos, se enviaron á la Legación argentina en Montevideo.

En seguida Martínez y C.^a protestaron enérgicamente contra este abuso y sobre la adopción de este derrotero sobre el cual ellos, con sus propios estudios y esfuerzos, tenían un derecho de prioridad, si no como descubridores, á lo menos como iniciadores. Ellos constataron el plagio manifiesto de sus propios mapas, planos y canales, y reclamaron una indemnización por gastos, trabajos y perjuicios.

Entonces el Gobierno argentino mandaba estudiar é informar, para poder convencerse de la justicia de este reclamo. Los ingenieros que practicaron los estudios mencionados, informaron favorablemente con respecto á la declaración de la Compañía de que los dos derroteros eran idénticos, constatando que eran prácticamente los mismos, aunque los mapas que los indicaban no se podían superponer con exactitud, en consecuencia de errores en la colocación del canal en ambos, y también en consecuencia de cambios menores que naturalmente debían de haber ocurrido durante el tiempo de siete años, en el cauce variable del Río de la Plata superior.

Estamos completamente de acuerdo con este informe justo y equitativo, sobre todo después de haber examinado el mapa y sobre todo la fotografía del modelo en relieve, en gran escala, del Río de la Plata, hecho por Martínez y C.^a. Este modelo demuestra muy claramente que el tiempo en que se hizo (como ellos dicen, 1885 ó 86), y también cuando se propuso el proyecto al Gobierno oriental, el derrotero propuesto era el más al este que se podía haber encontrado en esa época. Si el encontrado en 1892 es todavía más al este, se puede atribuir únicamente á desviaciones poco importantes en las líneas de los mejores canales, causadas por pequeños cambios durante 7 años, y por cierto, no puede ser proclamado desconocido hasta esta fecha.

Desde aquélla hasta la presente fecha, Martínez y C.^a no han cesado en sus exigencias de que fueran reconocidos como legítimos dueños del proyecto del canal de las Limetas ó canal Nuevo, para lo cual, en nuestra opinión, tenían pleno derecho.

Ambos canales son los mismos.

En uno de los recientes informes del ex D. G. de este departamento, quien hizo el levantamiento é informó en 1892, reconoce en esta Compañía la justicia de su reclamo, después que éstos hubieron luchado durante 9 años, para que fuesen reconocidos los primeros descubridores de esta ruta que ha sido de tanto beneficio al comercio.

Al terminar su informe, dice: «que ha sido (esta Compañía), por consiguiente, la verdadera iniciadora de los trabajos hechos en los pasos de Martín García; que el estudio del mismo canal que proponía dragar, ha sido el origen y la base de haberse encontrado el que actualmente se navega, y que, por consiguiente, esta Empresa, por su iniciativa, por sus publicaciones, por sus mismos reclamos, y por sus quejas, ha tenido una parte importantísima en los resultados benéficos que el comercio y la navegación de esta República y la vecina han recogido de la canalización de Martín García».

Después de lo manifestado por el Ingeniero causante directo de todos los reclamos y gestiones de esta Compañía durante diez años, poco podemos agregar á este asunto, con excepción de hacer resaltar que esta justicia tardía deriva de lo que dice el Ingeniero, que es la primera vez que ha sido llamado á declarar oficialmente sobre el reclamo de ésta.

No tenemos necesidad de entrar á desarrollar la parte comercial y financiera del valor de esta ruta, ni demostrar qué magnífico resultado ha dado el plan propuesto por la Compañía en 1885, del valizamiento aconsejado é impulsado por la misma, hasta llegar á ser víctima de un secuestro de su proyecto, que ha acarreado discusiones recriminables ante el público y ambos Gobiernos, hasta que la cuestión asumía proporciones casi interminables.

No podemos dejar la faz del asunto sin llamar la atención de V. E. á que esta Compañía, que indicaba un canal derecho y navegable, donde en la fecha hay más de 19 pies de profundidad en aguas bajas y 21 en ordinarias (no habiendo ningún otro con más de 12 pies), son los únicos que pierden, entre las muchas ganancias que los demás han recibido, y, caso curioso y adverso á la justicia, el saber que mientras que esta Compañía ha sufrido tanto, á otras, sin estudio ó relevamientos de ninguna clase, se les hubiera concedido una Empresa para la adquisición de un valioso plantel para dragar una zanja artificial á través de 11 kilómetros donde solamente se encontraban 12 pies de agua. Este canal iba á ser de 18 pies, mientras que sin dragado alguno el canal natural tiene ahora 19.

Este contrato era para un trabajo en las condiciones más favorables, materia ni dura ni blanda, una capa á dragar de más ó menos 2 metros de altura, donde suben los baldes rebalsando, y que podría ser removido en cualquier país á un precio mucho inferior por metro cúbico, con una buena ganancia.

El precio del metro cúbico de este contrato es de \$ 0,32 oro, aparte de lo que hubiera habido sobre la compra del plantel de dragado, por el cual el Gobierno ha abonado á los empresarios \$ 724.000 oro.

Otra peculiaridad es que para tratar de demostrar que la ruta del Globo era mejor que la propuesta por Martínez y Cía., este Gobierno invirtió por estudios topográficos, geológicos, hidrográficos, etc., entre el 1.º de Julio de 1900 y 1.º de Octubre de 1901, la cantidad de más ó menos \$ 315.750 m/n.

Según los cálculos, la cantidad á dragar para profundizar la barra del Globo, á lo que entonces se creía suficiente y sobre el cual está basado el contrato, era de m. 1.700.000. Supóngase que este canal fuera igual á lo menos á lo que se decidió ser necesario en la barra de San Pedro, que se encuentra cerca y al Sur del del Globo: la cantidad necesaria á extraer sería de 4.500.000 metros cúbicos, que á \$ 0,32 oro, importarían \$ 1.440.000 oro, ó sea \$ 3.120.000 m/n.

Felizmente no hay necesidad de hacer este trabajo enorme en la barra del Globo, y S. E., teniendo conocimiento que de cualquiera manera que se resolviera, habría necesidad de dragar la barra de San Pedro, como allí había un pie menos que en el canal de las Limetas (Canal Nuevo), ordenó que mientras se llevaban á término los estudios de los canales de Martín García, se dragara un canal adecuado á través de la barra de San Pedro.

Esta obra la terminará la Empresa Dirks y Dates en un par de meses, habiendo extraído aproximadamente 1.070.000 que indica el contrato, quedando aún 630.000 m. que podrán ser removidos de los canales al Norte ó Sud de este paraje que fuese más ventajoso profundizar.

Hemos mencionado todo lo ya expuesto, para iluminar los factores del plan general del mejoramiento de los canales de Martín García, para demostrar:

Primero: Que Martínez y Cía. son los autores, vigorosos defensores y persistentes proponentes de un canal natural, que es el mejor posible á través de las barras de Martín García.

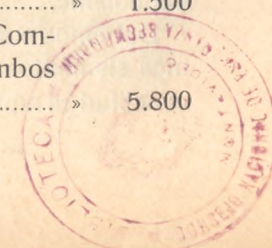
Segundo: Que son los únicos perjudicados, y

Tercero: Que en equidad, su reclamo en contra del Gobierno es fundado, quien por sus intereses comerciales ha sido beneficiado del trabajo de la Compañía.

Hasta dónde podrían extenderse las exigencias de la Compañía, no es tan fácil decidir.

Á continuación se detalla la parte pertinente, que se encuentra en el expediente, donde reclaman como proporción de los beneficios de la parte de que se suponen con derechos, indicándola en oro sellado:

1.º Primeros gastos, mensuras, mapas.....	\$ 45.000
2.º Gastos administrativos en las gestiones que empezaron en 1892.....	» 1.500
3.º Gastos hasta 1892, del representante de la Compañía, en viajes de ida y vuelta entre ambos países, para presentar el proyecto.....	» 5.800



4.º Gastos de viabilidad causados por estos viajes durante este período y posteriores.....	\$ 6.000
5.º Los honorarios legítimos de estos trabajos durante 16 años.....	» 40.000
6.º Daños y perjuicios, etc.; pérdida de ganancias por acordarle á otra Compañía el dragado de los canales, el 1 % de compensación por los \$ 6.000.000 de los beneficios que ha reportado el comercio.....	» 480.000
7.º Gastos procuratorios al señor José María Martínez, según convenio; á don Arturo Richard, etc.....	» 4.800
	oro \$ 582.600
	Igual en \$ m/n. 1.339.281

No estamos de acuerdo en que se le abone una cantidad tan enorme á la Compañía; hay cantidades que no están equitativamente repartidas á este Gobierno; la navegación y el comercio en general han lucrado grandemente; armadores, navegantes y el comercio de otros países, también han sido beneficiados.

Sin embargo, este Gobierno, por medio de un empleado, es en parte responsable de las pérdidas sufridas por la Compañía, y el gran interés del país, frecuentado por buques de ultramar, y el mismo puerto de la capital, han aprovechado en el beneficio general; por estas razones, somos de opinión de que, además de las sumas que los recurrentes hayan invertido en los estudios que realizaron, habría estricta equidad en que V. E. les indemnizara en parte los gastos que les han causado sin duda las largas tramitaciones á que ha sido sometido este expediente.

Debemos manifestar á V. E., sin embargo, que no encontramos elementos de juicio suficientes para apreciar con alguna exactitud ni aquellos ni estos gastos, por lo que V. E., con su

elevado criterio y teniendo en cuenta las circunstancias, resolverá lo que mejor convenga.

Saludamos á V. E. con la más alta consideración.

E. L. Corthell. — E. Lange.

Buenos Aires, Enero 23 de 1902.

Desgraciadamente, los dignos peritos que subscriben el precedente informe, después de abundar en justicieros y hasta laudatorios conceptos para la Empresa que represento, — ó no se penetraron bien del objeto de su dictamen pericial ó creyeron que por respeto al superior no debían llegar hasta la fijación aritmética de la indemnización, como procedía hacerlo.

Al dejar esta puerta abierta á la discrecionalidad del P. E., no previeron, sin duda, los errores de apreciación en que podía incurrir el ministerio, careciendo de los conocimientos facultativos que son indispensables para el debido acierto en estas conclusiones.

Es por eso que no debe extrañarse algunos errores de hecho de que adolece la resolución gubernativa que paso á enunciar, así como las deficiencias de su parte dispositiva.

He aquí ahora esa resolución:

1.º Decreto de 15 de Abril de 1902

Buenos Aires, Abril 15 de 1902.

XXIX. Visto este expediente, y resultando:

Que don José M. Martínez, en carácter de representante de la «Empresa Primitiva de Canalización del Estuario», se presentó al Gobierno de la Nación reclamando indemnización por los aprovechamientos de los estudios practicados por la misma, relativos al Paso de Martín García, como de los daños y perjuicios resultantes de su exclusión en la obra respectiva;

Que esta reclamación la funda en el hecho de haber sido los iniciadores de dicha obra, cuyos beneficios han sido generales para el comercio y la navegación del país;

Que de las actuaciones formadas con motivo de la sustanciación del reclamo, queda constatado que la Empresa recurrente el año 1885 presentó al Gobierno argentino memorias y planos detallados que ponían de manifiesto la practicabilidad de canalizar pasos de Martín García, ignorados hasta entonces, y con lo cual se ofrecía acceso fácil á los buques á los puertos comerciales del interior, cuya navegación era en las condiciones actuales tan peligrosa como onerosa,—proponiéndose ejecutar los trabajos del caso mediante el beneficio de ciertas concesiones, entendiéndose que la gestión interesando á los países de ambas orillas del Plata, se haría también, como se hizo, ante el Gobierno de la República del Uruguay;

Que en la tramitación de estas gestiones, y cuando la Empresa creía llegado el momento de obtener la recompensa de sus esfuerzos y afanes en la realización de una obra de indiscutible importancia general, reembolsando los gastos que en la exploración del Estuario, estudios preliminares y definitivos había tenido que hacer, varias propuestas análogas se presentaron al Gobierno argentino;

Que estando interesado éste en la ejecución de la obra, cuya factibilidad se había evidenciado con la primitiva propuesta de la «Empresa de Canalización del Estuario», el Gobierno de la Nación encargó á las oficinas técnicas que practicasen estudios detallados relativos á la canalización de los pasos de Martín García;

Que de los informes producidos por las oficinas del Ministerio de Obras Públicas, consultores técnicos del mismo, y asesores legales del Gobierno, se desprende:

1.º Que la Empresa recurrente ha sido la primera en proponer el paso de los barcos por el Este de Martín García, siguiendo los pozos de San Juan y abandonando la travesía peligrosa de la barra del Globo, haciéndoles un canal dragado de 21 pies; que ha sido, por consiguiente, la verdadera iniciadora de los trabajos hechos en los pasos de Martín García; que el estudio del mismo canal que proponía dragar ha sido el origen y la base de haberse encontrado el que actualmente se

navega, y que, por consiguiente, esta Empresa, por su iniciativa, por sus publicaciones, por sus mismos reclamos y por sus quejas, ha tenido una parte importantísima en los resultados benéficos que el comercio y la navegación de esta República y de la vecina han recogido de la canalización de Martín García;

2.º Que existen razones de equidad para retribuir los servicios que indirectamente ha prestado la «Empresa Primitiva de Canalización del Estuario», con la iniciación de los estudios practicados por la misma, y que han sido, hasta cierto punto, el origen de las obras de canalización y valizamiento del paso de Martín García; y

Considerando:

Que el representante de dicha Empresa estima que la indemnización que corresponde, en atención á los gastos ejecutados por ella, importancia de la obra y pérdidas que le ha ocasionado su exclusión en los trabajos, es de (\$ 310.000) trescientos diez mil pesos moneda nacional;

Que esta suma, según los dictámenes periciales, es exagerada; y

Teniendo en cuenta:

Que sentados los antecedentes expuestos, que demuestran la participación indirecta que ha tenido la Empresa en la obra de que se trata, es indiscutible que el Gobierno debe recompensarla según la importancia de esa participación y únicamente por razones de equidad, como lo expresa el señor Procurador General de la Nación en su dictamen de fojas.....,

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1.º Acuérdase á la Empresa Primitiva de Canalización del Estuario, en concepto de retribución por su iniciativa y estudios que puedan haberse aprovechado relativos á la Canalización del Paso de Martín García, la suma de (\$ 100.000) cien mil pesos moneda nacional.

Art. 2.º Diríjase oportunamente al H. C. el Mensaje solicitando la provisión de los fondos respectivos.

Art. 3.º Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

ROCA.
EMILIO CIVIT.

Errores de esta resolución

XXX.—Luminosa y justiciera en todos sus resultandos esta resolución y no obstante haberse planteado con exactitud en el primero de ellos, los dos puntos capitales que abraza nuestra reclamación, los considerandos en que se funda son, sin embargo, palmariamente erróneos, y debían dar mérito á nuevas observaciones de la Empresa.

En efecto, se dice en el primer considerando: *Que el representante de dicha empresa estima que la indemnización que corresponde, en atención á los gastos ejecutados por ella, importancia de las obras y pérdidas que le ha ocasionado su exclusión en los trabajos, es de trescientos diez mil pesos (\$ 310.000 m/n.)*

El error de hecho que entraña este considerando no puede ser más evidente.

La suma en que ha estimado la Empresa sus gastos y capitales invertidos y los daños y perjuicios que le fueron inferidos por haber éste hecho fracasar su concesión es la de (\$ 1.339.281 m/n) según lo comprueba la constancia de autos y se hace expresa mención de ello en el informe de los señores peritos Corthell y Lange.

La suma de \$ 310.000—que equivocadamente se confunde con la de la estimación—fué la propuesta como transacción por la Empresa para facilitar la solución del asunto.

El 2.º considerando entraña otro error no menos evidente, que es una consecuencia del anterior, y que se demuestra con sólo volver á leer las conclusiones del informe pericial.

Se afirma en él *que esta suma* (la de \$ 310.000 m/n) *según los dictámenes periciales es exagerada* (sic).

Empero los peritos no han dicho eso.

La suma que los señores peritos encuentran exagerada y eso tan sólo *por falta de equidad en la distribución*, es la de \$ 1.339.281, creyendo, según expresan, que esas partidas *no están equitativamente distribuídas, pues á más del Gobierno argentino, HAN LUCRADO GRANDEMENTE, la navegación y el comercio general, armadores, navegantes y el comercio de otros países* (sic).

Por esa razón tan sólo y después de afirmar los peritos *que todos han lucrado grandemente con los trabajos de la Empresa, y considerando al gobierno responsable de las pérdidas sufridas por la Compañía y por haber aprovechado el interior del país, los buques de ultramar y el mismo puerto de la Capital, de los beneficios de nuestra obra*, son de opinión *que además de las sumas que los recurrentes hayan invertido en los estudios que realizaron habría estricta equidad en que el gobierno les indemnizara en parte los gastos que les han causado sin duda las largas tramitaciones á que ha sido sometido este expediente* (sic).

Lo único que faltó á los peritos es la fijación precisa de esa suma pues si encontraban exagerada la de 1.339.281, en que estima la Empresa sus reclamos justificados no podían encontrar sino muy justa y módica la de \$ 310.000 propuesta como transacción, que todavía era menor en \$ 40.000 de lo ofrecido por el Gobierno el año 1892.

Fundadas en estas concluyentes razones la reclamación deducida por la Empresa ante el Honorable Senado, para que se subsanaran esos errores de hecho, y se ampliase la indemnización á los puntos omitidos por el Poder Ejecutivo, creyó la Comisión del interior que el expediente debía volver al Gobierno, para que se pronunciase sobre ella.

Así lo hizo el Poder Ejecutivo, elevando la indemnización á la suma de 200.000 pesos.

Así lo hizo el Poder Ejecutivo, elevando la indemnización á la suma de 200.000 pesos—devolviendo al Poder Ejecutivo el

expediente con la nota que va á continuación y que aunque no tiene la forma de un decreto implica un reconocimiento pleno de la justicia de la reclamación interpuesta y de los errores aritméticos cometidos en el decreto de 15 de Abril ya enunciado.

22 de junio de 1903.

Devuélvase con la nota acordada.

CIVIT.

Buenos Aires, junio 22 de 1903.

Al señor Presidente de la Comisión del Interior del honorable Senado.

He llevado el reclamo interpuesto por el señor Angel Floro Costa á conocimiento del Poder Ejecutivo, como se pide en la nota que se ha servido usted dirigirme con fecha 4 del corriente, y en su nombre tengo el honor de manifestarle que cree, tratándose de un acto de equidad, que la suma determinada por el decreto de 15 de abril del año próximo pasado, puede elevarse hasta cien mil pesos moneda nacional más, si la Comisión con su ilustrado criterio lo juzgase aceptable, para concluir con esta reclamación que viene eternizándose sin ventajas para el Estado y con perjuicio manifiesto para el recurrente.

Saludo al señor Presidente con mi distinguida consideración.

EMILIO CIVIT.

En vista de esta nueva resolución del Poder Ejecutivo,—la Comisión del Interior despachó el asunto con el siguiente informe y proyecto de ley—que fué prolija y brillantemente fundado por el señor presidente de la Comisión del Interior, Senador doctor don J. Figueroa Alcorta, en el discurso que se transcribe más adelante.

Informe y proyecto de ley

Buenos Aires, Julio 3 de 1903.

Honorable Senado:

XXXI — Vuestra Comisión del Interior ha tomado en consideración el Mensaje y proyecto de ley del P. E., referente al pago de una indemnización al doctor Angel Floro Costa como representante de la Compañía Primitiva de Canalización del Estuario del Plata, como asimismo el expediente iniciado con tal motivo y demás antecedentes, como ser la nota última del P. E. en que se pide el aumento de la cantidad hasta \$ 200.000, y por las razones que os dará el miembro informante os aconseja prestéis vuestra aprobación al siguiente

PROYECTO DE LEY

Artículo 1.º Autorízase al P. E. para abonar al señor don Angel Floro Costa, como representante y cesionario de la Compañía Primitiva de Canalización del Estuario del Plata, la cantidad de doscientos mil pesos (\$ 200.000) moneda nacional, en concepto de retribución por su iniciativa y estudios que pudieran haberse aprovechado por el Estado.

Art. 2.º Este gasto se hará de rentas generales imputándose á la presente ley.

Art. 3.º Comuníquese, etc.

Sala de Comisión.

Figueroa Alcorta.—José D. Santillán.—Salvador Maciá.

15.^a sesión extraordinaria del 14 de Julio de 1903

PRESIDENCIA DEL DOCTOR QUIRNO COSTA

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Figueroa Alcorta—Pido la palabra.

Este asunto ha requerido de la Comisión del Interior una investigación prolija y un estudio extenso y detenido, pues sus antecedentes forman el voluminoso expediente de una gestión de cerca de veinte años, que ha sido necesario conocer y apreciar en todos sus diversos constitutivos.

Solicitudes, planos, memorias, informes técnicos, dictámenes jurídicos, resoluciones y decretos, comprobaciones y referencias, toda, en fin, esa masa considerable de documentos con que forma sus *infoliums* nuestra especiosa tramitación administrativa, ha sido necesario examinar detenidamente en los expedientes que contienen la reclamación á que el despacho en cuestión hace referencia.

Para fundar el dictamen de la Comisión que tengo el honor de representar, y á objeto de procurar que los señores senadores tengan el concepto cabal del asunto, me propongo referirles en síntesis los antecedentes aludidos.

El año 1884 se constituyó en Montevideo una sociedad que, con la denominación de «Empresa Primitiva de la Canalización del Estuario del Plata», con la firma social de José María Martínez y Compañía y bajo la dirección del doctor Angel Floro Costa, emprendió los estudios necesarios para constatar de una manera evidente las noticias dispersas que hasta entonces se tenían, de prácticos y patronos de cabotaje, sobre la existencia de un canal de aguas hondas á través de las barras de Martín García.

En aquella época, y aún varios años después, no se conocía á la altura de los pasos de Martín García un canal de mayor profundidad que la de doce á catorce pies; y, en consecuencia, todo el interior del país situado sobre los ríos Paraná y Uruguay quedaba hasta cierto punto cerrado al comercio marítimo, desde que los recargos de fletes, trasbordos, estadías y sobreestadías que se imponían á dicho comercio en el paraje denominado el «Globo», constituían un gravamen considerable sobre los productos que buscaban por dicha vía los mercados del Plata.

Bien, pues, como decía antes, la referida empresa de canalización de don José María Martínez y Compañía, constató después de prolijas investigaciones, sondajes y demás estudios del caso, la existencia de un canal de más de diecinueve pies en baja marea, interceptado tan sólo en dos ó tres puntos por bancos fáciles de remover para dejarlo expedito á la navegación de gran calado.

Con tales antecedentes, debidamente documentados en referen-

cias circunstanciadas, planos diversos que luego se sintetizaron en un gran plano de relieve, y demás estudios practicados, los señores Martínez y Compañía se presentaron á la vez á los gobiernos Argentino y Uruguayo, solicitando la concesión necesaria para dragar hasta 21 pies en baja marea el canal encontrado, y para valizarlo con boyas luminosas.

Por dichos estudios para descubrir el canal, como por los trabajos de dragado y valizamiento que ofrecía practicar, la empresa pedía á los dos Gobiernos del Plata la autorización necesaria para cobrar, durante veinticinco años, cuatro centavos oro por cada tonelada de registro á los buques que utilizasen el canal.

Mientras esta solicitud de concesión se tramitaba entre nosotros, y sancionada en la Cámara de Diputados Uruguayo se estudiaba en el Senado de aquel país, el ministro argentino en Montevideo inició gestiones ante el Gobierno Oriental para celebrar una convención internacional relativa á la ejecución de las mismas obras, manifestando que el propósito de nuestro Gobierno era el de realizarlas con sus propios recursos, y con sujeción á la memoria y planos que al efecto se acompañaban.

Esta negociación, iniciada en el año 1892 y aceptada naturalmente sin ninguna dificultad, fué precedida por la publicación que hizo entre nosotros respecto de la existencia, ubicación, etc., del nuevo canal, el inspector general del Riachuelo, ingeniero señor Jorge Duclout, publicación que dió como resultado inmediato que la navegación que antes se hacía siguiendo la derrota del canal situada al oeste del banco de Santa Ana, abandonase esa ruta que sólo daba paso á embarcaciones de trece pies de calado, para tomar la del nuevo canal con profundidad de dieciocho á diecinueve pies.

Á la empresa de canalización de los señores Martínez y Compañía llamó muy justamente la atención, tanto la publicidad dada á este asunto, como las gestiones hechas al respecto por el Gobierno Argentino ante el Gobierno Oriental; consiguió informarse en detalle de los estudios en que se fundaban la publicación y la gestión referidas, y en posesión de tales antecedentes, y entendiéndose haber constatado que eran los mismos en que dicha empresa había fundado su solicitud de concesión antes mencionada, se presentó al Gobierno Argentino entablado la reclamación correspondiente por las indemnizaciones provenientes del aprovechamiento inmediato y directo que en este caso se había hecho de los estudios, trabajos é investigaciones de la empresa sobre el nuevo canal.

En esa reclamación, tan accidentada como discutida, se está todavía, y este despacho no es sino uno de los capítulos finales del largo proceso á que el reclamo ha sido sometido.

Para ahorrar al honorable Senado la relación detallada del voluminoso *cuerpo de autos*—lo llamaré así—en que consta dicha reclamación, me limitaré á decir, en resumen, que en ella se han consultado y controvertido todas las opiniones de todos los aseso-

res legales y técnicos del Gobierno. Se ha oído, en efecto, la opinión del Procurador del Tesoro, la del Procurador General de la Nación, la del antiguo Departamento de Obras Públicas, la del Inspector de Navegación y de Puertos, la del Prefecto Marítimo, la de muchas otras reparticiones técnicas y administrativas, y por último la opinión de los peritos oficialmente encargados de asesorar al Gobierno sobre este asunto, los ilustrados ingenieros señores Corthell y Lange.

Apreciando debidamente la opinión de sus asesores, el Poder Ejecutivo fija en doscientos mil pesos la suma con que estima debe indemnizarse á la empresa de los señores Martínez y C.^a, y pide á tal objeto la correspondiente autorización legislativa para abonarlo, autorización que la Comisión del Interior cree que debe otorgarse.

Para pensar así y expedir su dictamen en los términos en que lo ha hecho, la Comisión del Interior ha creído deducir de los antecedentes relacionados las siguientes cuestiones que ha planteado y resuelto previamente:

1.º ¿Es efectivamente cierto que la empresa de canalización reclamante fué la primera en conocer, estudiar y denunciar la existencia del nuevo canal por donde se hace actualmente el paso de Martín García?

A este punto se le ha resuelto afirmativamente, porque él está comprobado por los documentos, planos, memorias y demás antecedentes con que estos señores se presentaron á los gobiernos Argentino y Oriental solicitando la concesión á que he hecho antes referencia; y á esto debo agregar que ese hecho ha sido uniformemente reconocido en todos los informes técnicos producidos sobre este asunto, aquí y en Montevideo.

2.º ¿El canal objeto de las investigaciones y trabajos de la Empresa de los señores Martínez y C.^a, es el mismo denunciado por el Inspector del Riachuelo señor Duclout, y que sirvió de base á la negociación iniciada por la vía diplomática entre el Gobierno Argentino y el Oriental, para el dragado y valizamiento á que antes hice referencia?

También este punto ha sido resuelto afirmativamente, pues así lo determinan las comprobaciones que actúan en los expedientes que la Comisión ha tenido á su examen.

En efecto, informando sobre este punto, nuestro Departamento de Obras Públicas decíalo siguiente: «De los planos fotografiados que acompañan á este expediente se deduce que ambas trazas, (la denunciada por el señor Duclout y la de los señores Martínez y C.^a) pasan á la izquierda 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 Parada, pasa entre los bancos Limetas y Conchillas, y cortando algunos altos fondos, más ó menos extensos, se internan en el Canal del Invierno. La marcha general, pues es la misma.»

«La concordancia entre ambos proyectos puede 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»

«Nos consta, por lo demás, que el Inspector General del Riachuelo ha hecho verificar sondeos en aquella región, que le sirvieron para proponer su traza.»

«En resumen, pues, señor Director, opinamos que el proyecto de canalización presentado por el Inspector del Riachuelo, concuerda en máxima con el de los señores J. M. 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 protesta del doctor Angel Floro Costa, representante de la mencionada Empresa.—6 de Abril de 1893.—S. E. Barabino, Guillermo Domenico.—Aprobado, Juan Pirovano, Presidente.—J. Mercado, Secretario.»

Los peritos últimamente designados por el Gobierno para estudiar este asunto, esto es, los ingenieros Corthell y Lange, ya citados, en su informe de enero del año próximo pasado, dicen sobre este punto lo siguiente: «Los ingenieros que practicaron los estudios mencionados, informaron favorablemente con respecto á la declaración de la Compañía, de que los dos derroteros eran idénticos, constatando que eran prácticamente los mismos, aunque los mapas que los indicaban no se podían superponer con exactitud, á consecuencia de errores en la colocación del canal en ambos, y también á consecuencia de cambios menores que naturalmente debían de haber transcurrido durante el tiempo de siete años, en el cauce variable del río de la Plata superior.»

«Estamos completamente de acuerdo con este informe justo y equitativo, sobre todo después de haber examinado el mapa y la fotografía del modelo en relieve, en gran escala, del río de la Plata, hecho por Martínez y C.^a»

Este modelo demuestra muy claramente que el tiempo en que se hizo (como ellos dicen, en 1885 ó 1886) y también cuando se propuso el proyecto al Gobierno Oriental, el derrotero propuesto era el más al Este que se podía haber encontrado en esa época. Si el encontrado en 1892 es todavía más al Este, se puede atribuir únicamente á desviaciones poco importantes en la línea de los mejores canales, causadas por pequeños cambios durante siete años, y por cierto no puede ser proclamado desconocido hasta esta fecha.»

Y concluyen, señor Presidente, con esta declaración categórica: «Ambos canales son el mismo.»

Y aun el mismo Inspector de Navegación y Puertos, parte interesada en esta dilucidación de antecedentes, que alguien ha denominado «controversia hidráulica», si bien niega que el canal estudiado por él sea el mismo que propuso la Empresa de Canalización llega, sin embargo, á las siguientes conclusiones: «Pero se debe reconocer, y no tengo dificultad alguna en hacerlo, desde que es la pura verdad, y resulta de los antecedentes que están á la vista, que dicha Empresa ha sido la primera en proponer el paso

de los barcos por el Este de Martín García, siguiendo los pozos de San Juan y abandonando la travesía peligrosa de la barra del Globo haciéndoles una canal dragada de 21 pies; que ha sido por consiguiente, la verdadera iniciadora de los trabajos hechos en los pasos de Martín García; que el estudio del mismo canal que proponía dragar, ha sido el origen y la base del que actualmente se navega, y que, por consiguiente, esta Empresa por su iniciativa, por sus publicaciones, por sus mismos reclamos y por sus quejas, ha tenido una parte importantísima en los resultados benéficos que el comercio de esta República y la vecina han recogido de la navegación de Martín García».

En obsequio á la brevedad, omito otros antecedentes; pero, creo que con los citados basta para justificar la actitud de la Comisión resolviendo afirmativamente la segunda cuestión propuesta.

El tercer punto que la comisión ha creído deber dilucidar en el siguiente: ¿Este país ha reportado ó no efectivos beneficios que recaen sobre intereses generales y que emergen directa é inmediatamente de la investigación, estudios y trabajos de la Empresa de los señores José M.^a Martínez y C.^a, sobre el nuevo canal del paso de Martín García?

Todas las autoridades técnicas que dejo citadas están contestes sobre este punto, afirmando que de esas investigaciones y trabajos la navegación y el comercio han reportado inmensos beneficios; que el Gobierno, el país, los navegantes, los armadores, todos, en fin, han ganado con los estudios de la empresa, menos los empresarios, que son los únicos que han perdido.

El informe ya citado de los señores Corthell y Lange, contiene sobre este punto apreciaciones como la siguiente:

«Este Gobierno, por medio de un empleado es en parte responsable de las pérdidas sufridas por la compañía, y el gran interés del país, frecuentado por buques de ultramar, y el mismo puerto de la Capital, han aprovechado en el beneficio general; por estas razones somos de opinión que, además de las sumas que los recurrentes hayan invertido en los estudios que realizaron, habría estricta equidad en que vuestra excelencia los indemnizara en parte de los gastos que les han causado sin duda las largas tramitaciones á que ha sido sometido este expediente».

Ese informe arriba á las conclusiones siguientes: Primero: que «José M. Martínez y C.^a, son los autores, vigorosos defensores y persistentes proponentes de un canal natural que es el mejor posible á través de las barras de Martín García. Segundo: que son los únicos perjudicados. Tercero: que, en equidad, su reclamo contra el Gobierno es fundado, quien por sus intereses comerciales ha sido beneficiado del trabajo de la Compañía».

El informe que el Centro Comercial del Rosario elevó al Ministerio del Interior cuando este expediente se tramitaba por aquel ministerio, demuestra con cifras concluyentes que los gastos que se imponían á la navegación y al comercio por estadías, recargos de fletes, trasbordos, etcétera, en el banco del Globo, ascendía

antes de 1892 en que el nuevo canal fué denunciado, á la suma de *seis millones de pesos oro* al año. Esa enorme suma la han ganado, pues, los intereses del comercio y de la navegación del país, y, en consecuencia, éste se ha beneficiado directa é indirectamente en ello.

Ahorabien: demostrados los extremos á que me he referido, y según los cuales los señores José M.^a Martínez y C.^a han hecho en el reconocimiento y utilización del canal descubierto trabajos y gastos de consideración, que nuestro país ha aprovechado con toda evidencia, la equidad y la justicia de la indemnización proyectada resultan concluyentes.

Así al menos lo entienden los señores Procurador General del Tesoro y Procurador de la Nación, en sus informes de 1893, 1894, 1896 y 1901, que forman parte de algunos de los expedientes de esta reclamación; así lo entiende el Poder Ejecutivo, que proyecta y recomienda la consideración de este asunto; así lo entiende también la Comisión del Interior, después del prolijo estudio que ha hecho del caso; y espero que así lo entenderá el honorable Senado, prestando su sanción al proyecto de ley que acuerda la indemnización á que el despacho en discusión hace referencia.

He dicho.

Sr. Figueroa.—Pido la palabra.

Los antecedentes impresos en esta orden del día me han determinado á revisar el expediente, origen de este despacho, que, puede decirse, es un epílogo, de los muchos que se han seguido ante la administración pública por el interesado y á los que hacen referencia los asesores legales del Poder Ejecutivo.

De esos antecedentes, he llegado á pensar que este despacho es injusto y que ninguno de los consejeros legales de la Nación reconocen un derecho positivo á favor de los reclamantes; si bien dicen que, por equidad, debe dárseles alguna indemnización, lo que se explica por el empeñoso afán del interesado en probar derechos que no tenía.

El Poder Ejecutivo, después de una larga gestión del interesado, dictó un decreto acordándole 100.000 pesos como acto de equidad. Llamo la atención del Senado, sobre la facilidad del Poder Administrador para variar de criterio; pues, como consta de la orden del día, el mismo Poder Ejecutivo aconseja á la Comisión se aumente en 100.000 pesos más la indemnización, también por *equidad*, es decir, que en un corto plazo ha tenido dos criterios, lo que revela, señor Presidente, que el Poder Ejecutivo, tratándose de la administración pública, no procede con el celo y cuidado con que lo haría en el manejo de sus propios intereses.

El hombre público debe cuidar de los tesoros públicos como de los suyos propios. Es ese su deber, cuando menos.

La diversidad de criterio á que me refiero lo prueba la misma orden del día, puesto que en el proyecto dice:

«Apruébase el derecho del Poder Ejecutivo de fecha 15 de abril del corriente año y autorizásele para abonar á la Empresa Primitiva de Canalización del Estuario la cantidad de 100.000 pesos en concepto de retribución por su iniciativa y estudios que pudieran haberse aprovechado por el Estado». Esto dice el proyecto que el Ejecutivo remitió al Senado.

Después de un reclamo del señor Angel Floro Costa, que se dirigió al Senado y con motivo del cual la Comisión consultó al Ministro, qué es lo que debía hacer, éste contestó: «He llevado el reclamo interpuesto por el señor Angel Floro Costa á conocimiento del Poder Ejecutivo, como se pide en la nota que se ha servido usted dirigirme con fecha 4 del corriente, y en su nombre tengo el honor de manifestarle que cree, tratándose de un acto de *equidad*, que la suma determinada por el decreto de 15 de abril del año próximo pasado puede elevarse hasta 100.000 pesos más...»

¡Como quien no dice nada! Este Poder Ejecutivo, tan mezquino para obras públicas, caminos, obras reproductivas, que llega hasta disminuir la partida de cuadrillas de camineros en caminos que han costado ingentes sumas al tesoro público, cree con este criterio de *equidad* que, una vez que había juzgado suficiente la suma de 100.000 pesos, ella debe doblarse pagando otros 100.000.

Pero, yendo al fondo de la cuestión, sostengo que el Congreso no debe acordar indemnizaciones por razones de equidad, por los precedentes que sentaría, dando pábulo á otras reclamaciones de igual clase, que no podemos prever, y porque no tienen justificación, dadas las disposiciones de nuestra legislación.

Antes no se podía demandar á la Nación sin la venia del Congreso, mientras que hoy, cualquiera puede llevarla ante los tribunales de justicia como si fuera un particular. Suprimido aquel inconveniente, lo natural sería que el señor Floro Costa demandara á la Nación, haciendo valer sus derechos ante los tribunales; pero, venir á pedir al Congreso indemnización por razón de equidad, importa, para mí, establecer que, cuando se carece de títulos para reclamar judicialmente, debe el Congreso atender esos reclamos por equidad; con lo que el tesoro público cargaría con las consecuencias de todos los fracasos de la especulación.

Si hay un derecho positivo, se recurre á la justicia y, cuando no hay derecho positivo, á la equidad; como quien dice á la benevolencia de los poderes públicos, como si éstos pudieran disponer del tesoro en cualquier forma.

He dicho que no hay un derecho positivo y lo voy á probar con un informe del Procurador de la Nación; que existe en el expediente. Dice así: «He estudiado y meditado de nuevo este voluminoso proceso, con el fin de satisfacer los propósitos del último decreto de vucencia y, no obstante, poco puedo agregar á las conclusiones de los precedentes dictámenes de fojas 244 y 310.

«Resumiendo las consideraciones del primero de aquéllos dic-

támenes, expuse á vucencia que en el estuario del Plata no era *valedero* el título invocado por la empresa recurrente, sobre *descubrimiento* de un canal más apto para la navegación—porque *nada hay que pueda decirse absolutamente desconocido en aquél*—porque la misma empresa había reconocido que su traza de los fondos del canal en cuestión puede ser confirmada por las afirmaciones contestes de los prácticos mayores, comandancias marítimas de los países ribereños, deduciendo en consecuencia, que no es un descubrimiento nuevo el canal que motivó el proyecto de la empresa, ni un plagio el estudio y aprovechamiento, por las oficinas nacionales, de los sondeos conocidos desde los tiempos más remotos hasta el de la Empresa reclamante».

«Descartado por ello de la cuestión el descubrimiento nuevo y el valor pecuniario relativo, concluía á fojas 247, que: si algún título pudiera la empresa hacer valer en el caso sería la parte de su trabajo que el Estado hubiera aprovechado. Todavía agregaba al respecto, á fojas 311 del segundo dictamen, que tomando en consideración la afirmación del recurso, de haber aprovechado las oficinas de gobierno los trabajos de sondeos ú otros practicados por la empresa recurrente—*si tales hechos resultaren exactos*, no vacilaba en reconocer que, á pesar de no haber sido autorizados por vucencia, debiera asignarse una compensación equitativa *del valor del trabajo de la empresa*, en cuanto hubiese sido usado y aprovechado por la Nación».

Más adelante dice: «Parece que, sino de estricto derecho, ya que ningún compromiso ni promesa del Gobierno existe al respecto, de equidad y de moral administrativa fuera indemnizar á la empresa de los gastos hechos en el estudio, valizamiento y planos, *en la parte que haya producido un provecho ó evitado un gasto al Poder Ejecutivo*».

Queda, pues, evidenciado por el dictamen del Procurador de la Nación que acabo de leer, no sólo que no hay derechos positivos para reclamar indemnización, sino también, que no está probado, que el Gobierno se hubiera aprovechado de estudios hechos por la Empresa reclamante, y aunque del informe leído por el miembro informante resulte lo contrario, esta afirmación no está bien justificada y está en contradicción con el informe dado por el Inspector de navegación y que se encuentra en un folleto mandado imprimir por la Cámara de Diputados el año 96.

Tengo aquí ese folleto que dice: *Proyecto de canalización del Paso de Martín García, antecedentes legislativos y administrativos publicados por la Cámara de Diputados*:—y voy á leer la parte pertinente.

«El paso de Martín García, obligado para los buques que se dirigen al Paraná y Uruguay, ha sido siempre tema de preferente atención, por la escasa profundidad que presente en algunos puntos para los buques de gran calado.

«En el año 1888 los señores Christophersen, Huergo y C.^a, propusieron al Superior Gobierno de la Nación hacer la canaliza-

ción de Martín García. Más tarde, el ingeniero Huergo ofreció ejecutarla por cuenta del Superior Gobierno, y al poco tiempo de haberse comenzado la excavación, en el lugar marcado *Huergo* en el plano general (anexo número 1), tuvo que suspenderla á causa de las reclamaciones particulares que se presentaron.

«Además de esta propuesta, había la de los señores Sampson y Cía. y Angel Floro Costa y Cía. Tanto éstas como las del ingeniero Huergo, proyectaban ejecutar un canal de más de cuarenta kilómetros de largo, cuya realización habría sido muy difícil, si no imposible.

«En el anexo número 2 se acompaña copia del plano original que acompañaba la primera de estas propuestas, la más completa, y su simple examen basta para demostrar que no se trataba de proyectos estudiados, sino simplemente de anteproyectos, trazados sobre cualquier mapa del comercio.

«Posteriormente, el Departamento de Ingenieros estudió el punto presentando un proyecto que requería el dragado de una extensión de 34 kilómetros, con un costo que seguramente no hubiera sido inferior de 5.000.000 de pesos oro, suponiendo, lo que no creo, que fuera posible, la ejecución y conservación de tan largo dragado en pleno río.

«En vista de las dificultades que presentaba la ejecución del proyecto del Departamento, y por decreto del Superior Gobierno de fecha 3 de febrero de 1892, se encargó á estas Obras de los trabajos de Martín García, debiendo recibirse de los datos que sobre ella existían en el Departamento de Obras Públicas. Estos datos consistían en una triangulación y un plano acotado de la rada exterior y de Martín García. Al verificarse, se encontraron equivocados los planos y con errores abultados en las distancias, que llegaban hasta tres kilómetros.

«Vista la imposibilidad de adoptarlos, por su inexactitud, se hizo un nuevo plano acotado, levantándose numerosos perfiles, sobre todo en los puntos donde había alternativas frecuentes sobre el nivel del fondo de los bancos.

«La redacción de estos perfiles en un nuevo plano acotado, permitió conocer la existencia de un canal más al Norte del que habían ofrecido dragar el ingeniero Huergo y los señores Samson y Compañía y A. Floro Costa y Cía. Este canal, aunque estrecho en algunos parajes, tenía una profundidad superior en dos pies á la que había en el plano del Globo y que había sido la ruta seguida hasta entonces por todos los barcos. Es marcado *Canal Nuevo* en el plano general (anexo núm. 1) »

Resulta de este informe que el Gobierno, con sus propios recursos y por intermedio de sus oficinas técnicas, había mandado practicar el año 1892 sondeos y estudios, que dieron por resultado el conocimiento del canal que hoy se navega y que ese estudio se hizo sin aprovechamiento de los estudios de la empresa recurrente.

El mismo ingeniero Duclout, en un informe dado el año 1901 á propósito de esta misma gestión, insiste en afirmar que los estu-

dios se han hecho por el Gobierno sin aprovechamiento de estudios ajenos y que el canal que se navega y que se estudió por las oficinas nacionales, no es el mismo que el que proyectaba dragar la Compañía Primitiva de Canalización del Estuario del Plata, de la que es cesionario el señor Angel Floro Costa.

Resumiendo los antecedentes expuestos y que constan del expediente remitido al Senado por el Poder Ejecutivo, acompañando su proyecto de ley, tenemos que no está probado se hubieran aprovechado de los estudios del reclamante, y que lo único que hay de cierto es que el señor Angel Floro Costa ó la empresa de que es cesionario, propuso al Gobierno canalizar el río al Este de la isla de Martín García, lo que, en mi concepto, no es bastante para justificar una indemnización, mucho menos en la cantidad que se proyecta por la Comisión.

El hecho sólo de que haya demorado tantos años para obtener el reclamante una indemnización, demuestra que carecía de justicia su pretensión.

Por estas ligeras consideraciones, he de votar en contra y también para que no se diga lo que se repite con frecuencia. El otro día, porque se votaron unas cuantas pensiones, se dijo que cada reunión del Senado importaba un sablazo á los dineros públicos. Que se sepa que las reuniones del Senado también impiden los sablazos del Poder Ejecutivo!

Sr. Figueroa Alcorta—Pido la palabra.

Se pueden reducir á dos los puntos tratados por el señor Senador por Catamarca, para oponerse al despacho de la Comisión: tomaré en cuenta someramente á ambos.

El primero consiste en la afirmación de que la Empresa de Canalización Martínez y Cía., no tiene derecho para pretender la indemnización á que el dictamen en discusión hace referencia. Se ve, pues, que, para poder atacar el despacho de la Comisión, el señor Senador ha necesitado forjar un argumento que nadie ha hecho. Ni el Poder Ejecutivo, ni la Comisión, y entiendo que ni los mismos reclamantes, han sostenido en ninguna parte que tengan tal derecho. Si éstos se considerasen amparados en estricto derecho para cobrar una indemnización, no estarían aquí, ni habrían empleado dieciocho años en gestionarla; hubieran ido á los tribunales y éstos habrían mandado pagar sin duda alguna. Precisamente porque no hay fundamentos de estricto derecho que aducir, es que el despacho se basa en consideraciones de equidad.

Esto es lo mismo que si nuestras leyes no previeran el caso de tesoros encontrados. Supóngase el señor Senador que en el caso presente una persona encuentra en casa del señor Senador un tesoro, y se lo comunica. ¿El señor Senador sostiene que sería equitativo aprovecharlo y no darle nada al que lo encontró, por el hecho de no ser la casa de su propiedad? Indudablemente, el señor Senador tendría derecho á proceder así, puesto que partimos de la hipótesis de que la ley nada dice al respecto; pero, seguramente,

no lo haría, porque se impondría la equidad de la participación. No es bueno, sin duda, ser muy generoso; pero tampoco es bueno no ser equitativo.

Sr. Figueroa.—No hay paridad, porque el tesoro no se encuentra en la calle.

Sr. Figueroa Alcorta.—La otra consideración es ésta: que no está demostrado en ninguna parte que el país haya ganado con estos estudios é investigaciones.

Sr. Figueroa.—El país, no he dicho; lo que he dicho es que no está demostrado que el Gobierno se haya aprovechado de nada.

Sr. Figueroa.—Está plenamente demostrado; pero el señor Senador no lo ve, porque está leyendo informes truncos, seguramente por culpa de quien se los ha copiado.

Sr. Figueroa.—Son los informes que constan del expediente que ha remitido al Senado. Indudablemente he leído parte, pues no hay necesidad del todo. Si son truncos, la culpa la tienen los que los han hecho.

Sr. Figueroa Alcorta.—No; es que el señor Senador no ha leído todo el expediente, y en los puntos que ha tocado, sólo ha leído lo que conviene á su tesis.

Ha leído puntos aislados del informe del Inspector del Riachuelo, que, como he dicho antes, es parte en el asunto; pues fué él quien, aprovechando los estudios presentados al Gobierno por Martínez y Cía., denunció la existencia del canal: esto es, sencillamente, lo que ha pasado. Antes de la presentación de la Empresa de Canalización del Estuario nadie sabía que existiera esa ruta.

He dado ya lectura á algunos informes del Procurador del Tesoro y del Procurador General de la Nación, que demuestran que dichos funcionarios son partidarios de la indemnización equitativa, y es sobre estos informes que la Comisión ha fundado su dictamen. Tengo aquí varios de esos escritos, muy interesantes, que sin embargo, no he querido leer por no fatigar la atención del Senador; pero, que el señor Senador, con sus citas truncas, me obliga á mencionar, aunque sólo sea en parte.

El Procurador del Tesoro en su informe de 1877, decía lo siguiente: «Sea cual fuere, excelentísimo señor, la jurisdicción á que estén sujetas las aguas antes mencionadas, siempre será conveniente profundizarlas en interés del comercio general y especialmente de las naciones ribereñas».

«Bajo este punto de vista, el proyecto del señor Martínez y Cía., representante de la empresa, 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 positivo interés en ponerse de acuerdo, y es éste probablemente el resultado á que ha de llegarse más tarde».

El Procurador del Tesoro, en 1893, decía: «Es innegable en presencia de lo informado por el Departamento de Obras Públicas, que la reclamación de la empresa recurrente apoya en consi-

deraciones de equidad; pero vucencia no puede tomarlas en cuenta, porque se trata de un asunto que, á juicio del infrascripto, está subordinado á las negociaciones pendientes con el gobierno oriental sobre la canalización del estuario».

El Procurador General de la Nación, en el año 1894, decía: «Si resultase efectivamente que en la ejecución de las obras se aprovechara alguna parte del trabajo de esta empresa lícito sería remunerar sus trabajos y sus gastos en la parte aprovechada, y entonces la indemnización deberá ser determinada por acuerdo de las altas partes copartícipes de la obra».

El mismo señor Procurador General de la Nación decía en 1896: «Guiado por estos propósitos, recojo, en cuanto hubiere lugar, la afirmación del recurrente, de haber aprovechado el Gobierno y sus empleados los trabajos de sondajes y otros practicados por la empresa recurrente. Si el hecho fuera exacto, lo que no consta por ahora (constaba por el informe técnico del Departamento de Obras Públicas) si vucencia pudiera establecer de una manera acertiva y evidente, no por meras inducciones, que el hecho de ese aprovechamiento es exacto, no vacilo en reconocer 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, vucencia puede asignar una compensación equitativa del valor de los trabajos de la empresa empleados y aprovechados por la Nación».

En fin, señor Presidente, el mismo Procurador General de la Nación decía en 1901: «No obstante esas dificultades, los informes producidos revelan en su conjunto una acción inicial de estudio; demarcación y vulgarización del canal por parte de la empresa y *su adopción y aprovechamiento por parte de la Inspección General de Puertos*».

Ya ve, pues, el señor Senador cómo los mismos funcionarios, cuyas opiniones invoca para demostrar que no es equitativo indemnizar á la empresa recurrente, porque no está probado que el Gobierno haya aprovechado de sus estudios para facilitar la navegación del paso de Martín García, sostienen precisamente que es innegable la equidad invocada, y se fundan precisamente también, en que los estudios y trabajos de los señores Martínez y Cía. se han adoptado y aprovechado por parte de la Inspección General de Puertos.

Si estos antecedentes no corroboran y demuestran la tesis del despacho de la Comisión, no sé francamente con qué fundamentos pudiera demostrarse.

Sr. Santillán (J. D.)—Pido la palabra.

Como miembro de la Comisión del Interior voy á contestar una sola parte de la exposición hecha por el señor Senador por Catamarca, puesto que las demás han sido ya contestadas por el señor miembro informante; satisfactoria y concluyentemente.

Fácil es, señor Presidente, y hasta cómodo tachar estas resoluciones transcendentales de Gobierno, presentándolas como dona-

ciones graciosas, sin reparar que todas ellas son frutos de asesoramientos técnicos y jurídicos, en los cuales han intervenido diversos como elevados funcionarios públicos, de insospechable moralidad, aconsejando en distintas administraciones la solución que debía darse á este asunto; elaborado durante diez y siete años.

El señor Senador nos ha hablado de obras mandadas practicar por el Gobierno de la Nación; infiriendo de este hecho consideraciones, á su juicio favorables á la impugnación que ha formulado el despacho de la Comisión; pero, es que el señor Senador no ha podido, en el corto tiempo que va de ayer á hoy, penetrarse de las muy largas y minuciosas constancias del expediente que someramente están sintetizadas en esas diez ó veinte páginas que tiene por delante, y que son las que ha revisado deficientemente sin duda, puesto que el estudio del expediente principal, ha demandado próximamente dos meses de tiempo á la Comisión, y en la actualidad se encuentra en poder del Ministerio de Obras Públicas.

Esas obras, á que se refiere el señor Senador, son precisamente trabajos, mandados practicar por el Gobierno, para tratar de demostrar que la ruta del Globo era mejor que la propuesta por la empresa Martínez y Cía. ¿Y sabe el Honorable Senado cuánto gastó la Nación para efectuar esos trabajos hidrográficos, geológicos y topográficos? Gastó, desde julio de 1900 hasta octubre de 1901, la cantidad de *trescientos setenta y cinco mil setecientos cincuenta pesos moneda nacional*, sin arribar á resultado práctico alguno, razón por la cual se abandonaron esos trabajos, para quedarse definitivamente con el canal natural de la empresa Martínez y Cía.

Esta reclamación no es, señor Presidente, nueva; tiene diecisiete años de gestación administrativa, como lo ha dicho muy bien el señor Senador por Buenos Aires, y de aquí sin duda que no se haya penetrado bien el señor Senador por Catamarca, de la justicia de la misma.

Durante el gobierno del doctor Pellegrini, se le ofreció como de transacción á la empresa de los señores Martínez y C.^a, la cantidad cien mil pesos oro (trescientos y tantos mil pesos papel y ésta ha sido la base que se ha tenido en cuenta y de la cual el Gobierno actual ha arrancado para acordar hoy, por toda indemnización, la cantidad de doscientos mil pesos moneda nacional.

El señor Senador por Catamarca ha hecho una confusión lamentable, leyendo algunos párrafos trancos y mal citados, de los diversos dictámenes de los señores procuradores generales de la Nación y de los técnicos, que se registran en el expediente; y la prueba es que la lectura de uno de los párrafos de esos informes le ha resultado muy favorable á la tesis sostenida por la Comisión, y en extremo adversa á la que él mismo sostiene.

No ha podido prepararse el señor Senador, de ayer á hoy. Le ha sido materialmente imposible, y se ve que sólo ha revisado deficientemente una pequeña parte del expediente que, seguro estoy,

no lo conoce en sus largas como minuciosas y circunstanciadas tramitaciones.

Quería dar estos antecedentes, que habían escapado al señor miembro informante de la Comisión, para demostrar que comparto en un todo con las opiniones de ella.

Sr. Maciá.—Pido la palabra.

También deseo fundar mi voto en este asunto, tanto por haber pertenecido á la Comisión del Interior el año pasado, cuanto por la importancia intrínseca que él tiene, y quiero simplemente rectificar tres puntos de los aseverados por el señor Senador por Catamarca.

El señor Senador, en primer lugar, ha querido dar á la propuesta que reclama hoy esta indemnización el carácter de una simple aventura, como quien dice, de una simple solicitud ante las Repúblicas Argentina y del Uruguay, de hacer un canal de navegación basado nada más que en estudios someros y superficiales de una obra provechosa. Es ese el primer error.

Se debe recordar que consta en el expediente, en los estudios repetidos y que por varias veces se volvió á citar el mismo hecho, que la única propuesta que presentó el plano de relieve del río de la Plata en que estaba el canal, fué la de los señores Martínez y C.^a. Así es que no se trataba de simples diseños sobre los planos comerciales, sino de un estudio hecho y llevado hasta el detalle preciso y matemático para ejecutarlo en un mapa de relieve.

Quería rectificar este otro hecho. Hay informes contrarios á las pretensiones de la empresa; debe haberlos en este pleito interminable que ha durado largos años, pero es necesario tomar las cosas como son y no dar demasiada importancia á informes que á su vez han tenido que ser discutidos. Es natural que en todo pleito ha de haber sus razones en pro y en contra; y, aquí, en la República Argentina, este pleito se ha planteado entre la empresa recurrente y la Dirección de Navegación, que sostuvo siempre que ese canal que se proyectó era hijo de sus estudios, que fué la que embarcó á la República Argentina en el proyecto de hacer como propia la obra misma que Martínez solicitaba, que fué la que prohió una idea ajena como idea propia y la que estuvo siempre sosteniendo, encabezada por el señor ingeniero Duclout, que eran estudios propios los que habían revelado ese canal; hecho, señor Presidente, que después de discutido, ha venido á ser fallado por el estudio pericial de los señores Corthell y Lange. Y, además, el mismo señor ingeniero Duclout ha tenido que declarar que para esos estudios había tomado como base todas las propuestas presentadas, primer jalón de la prueba; segundo, que de todas las propuestas presentadas, la madre, la originaria la primitiva, era la propuesta Martínez y C.^a; tercero, que cuando los proponentes y el ingeniero Duclout discutían si el canal aconsejado por uno y otros era ó no el mismo, unos defendiendo su derecho y los otros defendiendo la originalidad de su idea, pretendiendo que era un canal diferente, al fin el Gobierno tuvo que someter la cuestión á arbitraje y esto terminó

con el dictamen pericial de los señores Corthell y Lange, que establece, después de los años transcurridos, que el canal es el mismo.

Por consiguiente, estos informes hay que tomarlos como son, como representación del interés de que la Nación no pague una indemnización que es justa, reconociendo al mismo tiempo que alguien tiene que representar este derecho de la Nación para no pagar una indemnización sino perfectamente justificada. No crítico, por consiguiente, la actitud de la Dirección de Navegación. La encuentro justa: era natural y lógico que defendiera los intereses de la Nación y excusara, si es posible, el pago de esa indemnización; pero no hay que extremar las cosas hasta el punto que se tome como única razón y verdadera la exposición de una de las partes en el pleito.

Cuando, con los últimos estudios hechos; cuando, con el transcurso del tiempo, ha quedado sentado de una manera indiscutible y técnica que el canal que adoptó la Dirección de Navegación y el canal propuesto por el señor Martínez era el mismo, es preciso ser muy inocente para pretender que á fuerza de estudios y plata se ha ido á buscar un canal que estaba en la oficina de la Dirección de Navegación, representado nada menos que en un plano gráfico de relieve.

Sr. Irigoyen.—Pido la palabra.

Voy á votar en contra de este proyecto y á fundar mi voto no en los dictámenes que puedan estar en expedientes, ni en discusiones que se hayan sostenido antes, entre interesados, sino en el mensaje del Poder Ejecutivo.

La cuestión de los canales de Martín García y del Infierno es muy antigua: viene desde la época colonial propiamente.

El año 75 se resolvió mandar hacer un estudio de los canales de Martín García y de los inmediatos, por razones de política internacional. Se encomendó ese estudio á un distinguido marino norteamericano, mister Dávison, que vino al país abandonando una alta posición militar, á consecuencia de la guerra de secesión. El hizo bajo la dirección del doctor Alsina, que ocupaba el Ministerio de la Guerra, un estudio prolijo de los canales inmediatos á la isla de Martín García; y voy á referir un hecho para que se vea hasta dónde sufrimos á veces descuidos administrativos.

Con motivo de las alarmas que existían en aquel tiempo en las relaciones de esa república y el Brasil, y habiéndose descubierto una intriga diplomática seguida en Europa para exigirnos la neutralización de Martín García, se ordenó la fortificación de la isla; se empezó ese trabajo en la administración del General Sarmiento y continuó en la del doctor Avellaneda.

Cuando el señor Dávison, en desempeño de la comisión reservada que se le confió, manifestó al Ministro, con la reserva necesaria, que el canal del Infierno era practicable y no se había comprendido en el plan de fortificaciones, fué grande la sorpresa que se produjo.

Adoptáronse las medidas y estudios necesarios; y resultó que las

dificultades que se habían encontrado antes para navegar el canal del Infierno, en parte habían sido allanadas ya por las mismas corrientes del río. Naturalmente, cuando la navegación se ha ido extendiendo y los buques aumentando sus dimensiones, no ha podido esperarse que fuera bastante la influencia de las corrientes para facilitar aquel paso al comercio fluvial; pero desde aquella época, sostengo que la cuestión de los canales del Infierno y otros inmediatos ha sido estudiada que los gobiernos se han ocupado de ella, con los recursos más ó menos importantes que han tenido y disponiendo también, en algunas épocas, de hombres científicos y preparados para esa tarea.

No es, pues, esto un descubrimiento; no es una cuestión que pueda sorprendernos ni atribuirse los trabajos de que se trata á los progresos científicos del mundo; es una cuestión vieja, conocida, y si se registran los archivos administrativos, se han de encontrar los antecedentes que vengo refiriendo y que, sin duda, son interesantes. Pero dejo á un lado todo esto.

Yo me encuentro con una cuestión en la que no había pensado intervenir; pero, la discusión ha ido despertando en mí ciertos recuerdos y he leído los mensajes del Poder Ejecutivo. Respeto las consideraciones que han expuesto los señores senadores que forman parte de la Comisión, y me refiero, á las contradicciones—diré así—que encuentro en los documentos del Poder Ejecutivo.

En el primero de sus mensajes, que voy á leer, porque es muy breve, dice: «El Poder Ejecutivo tiene el honor de someter á la consideración de vuestra honorabilidad, los antecedentes de la reclamación interpuesta por el señor Angel Floro Costa, con motivo de los canales de navegación al Este de Martín García, y solicita la sanción del adjunto proyecto de ley, aprobatorio del decreto de 15 de abril próximo pasado».

Ni una palabra ilustrativa, ni una recomendación.

Vamos á ver si en el proyecto acompañado se encuentra algo. «Apruébase el decreto del Poder Ejecutivo, de fecha 15 de abril del corriente año y autorizasele para abonar á la Empresa Primitiva de Canalización del Estuario, la cantidad de cien mil pesos moneda nacional en concepto de retribución por su iniciativa y estudios que pudieran haberse aprovechado por el Estado».

No se dice que se han aprovechado, no dice que han contribuido á facilitar el paso del río en esta parte, no menciona hechos recomendables.

El asunto pasa al Poder Ejecutivo por una solicitud del interesado y vuelve con el mensaje siguiente: «He llevado el reclamo interpuesto por el señor Angel Floro Costa á conocimiento del Poder Ejecutivo, como se pide en la nota que se ha servido usted dirigirme con fecha 4 del corriente, y en su nombre tengo el honor de manifestarle que cree, tratándose de un acto de equidad, que la suma determinada por el decreto del 15 de abril del año próximo pasado, puede elevarse hasta cien mil pesos moneda nacional más, si la Comisión, con su ilustrado criterio lo juzgase aceptable,

para concluir con esta reclamación que viene eternizándose sin ventajas para el Estado y con perjuicio manifiesto para el recurrente».

No hay una recomendación, no hay una explicación, no se dice nada más sino que tratemos de resolver este negocio de equidad y si á la Comisión le parece bien podremos aumentar la suma antes propuesta. ¿En cuánto? en cien mil pesos más. Cien mil pesos se proponía en el primer mensaje, y, sin agregar una diligencia, una demostración y, diré más, sin una recomendación importante, á la que yo prestaría atención—porque es natural prestarla á la opinión de los altos poderes del Estado,—se propone el aumento de cien mil pesos más. Se reconoce en este mensaje que no se trata de un contrato ni de obligaciones legales.

Se invoca la equidad, principio, sentimiento al que yo profeso devoción. La equidad es buena, pero también es vaga. Por eso es que, aunque es la base del derecho, no autoriza á los jueces, por consideraciones de equidad, para separarse de las leyes, disminuir las penas. Es un consejo prudente, sano, moderado, que debe siempre influir en las resoluciones administrativas; pero la equidad es también muy vaga y lo que es muy equitativo para uno, es injusto y detestable para otros. Por consiguiente, yo no veo una razón que me explique el cambio del Poder Ejecutivo. No es que haya cambiado, porque haya reconocido un error, porque haya reconocido mayor suma de servicios; pero me parece.... Soy partidario de las doctrinas de economías del señor Senador por Catamarca.

Así, pues, señor Presidente, creo que, fundándome en los mismos documentos del Poder Ejecutivo, no debo votar la ampliación que se propone en este proyecto.

Sr. Uriburu (F.).—Pido la palabra.

Voy á votar en contra de este proyecto sin entrar á la cuestión de fondo, que ha sido bien tratada ya.

Encuentro en él una irregularidad completa en la forma; no deseo que este precedente quede en el Senado. Hay un decreto del Poder Ejecutivo que ha sido sometido á la deliberación del Senado estableciendo una recompensa de 100.000 pesos; es un decreto firmado por el Presidente de la República, y este decreto ha sido modificado por una nota del señor Ministro, firmada sólo por el señor Ministro y que no viene dirigida al Congreso, sino á la Comisión del Interior de la Cámara de Senadores.

No es posible aceptar que los decretos del Ejecutivo se modifiquen ó se alteren en esa forma. Si el Ejecutivo encontró que era más equitativo dar 200.000 que 100.000 pesos, debió derogar su decreto anterior, fundar uno nuevo y presentarlo, no á la Comisión, sino al Congreso. Es por esta razón, sin entrar al fondo de la cuestión, que mi voto es negativo.

Sr. Figueroa Alcorta.—Pido la palabra.

Como hay puntos comunes en la oposición que hacen al despacho los señores senadores por Buenos Aires y por Salta, voy á procurar contestar á ambos á la vez.

Ha dicho el señor Senador por Buenos Aires que ste es un asunto muy viejo y muy conocido; que desde el año 1875 se han hecho en diversas épocas estudios detenidos sobre estos canales, y que, por consiguiente, los señores Martínez y C.^a no han descubierto, ni estudiado, ni denunciado al Gobierno nada nuevo,—consideraciones que inducen al señor Senador á pensar que los reclamantes no pueden invocar ni el derecho ni la equidad para fundar la indemnización solicitada.

Yo declaro, señor Presidente, que á mí me merecen especial respeto las opiniones del señor Senador por Buenos Aires; pero, declaro también tener la seguridad que en este caso el señor Senador está equivocado.

Si el Gobierno Argentino hubiese tenido conocimiento desde el año 1875 del canal propuesto por los señores Martínez y C.^a, habría cometido un error incalificable guardándose el secreto hasta 1892, época en que el ingeniero Duclout dió publicidad á los estudios de la empresa recurrente; eso no es posible imaginar, pues no se concibe que se ocultara por el Gobierno la existencia de un canal de diecinueve pies de profundidad, y se dejara á la navegación luchando con las invencibles dificultades de un paso para embarcaciones de sólo doce pies de calado. No, señor, hasta que los señores Martínez y C.^a denunciaron la existencia del canal nuevo, éste no fué conocido.

En cuanto á la objeción relativa á la fijación de doscientos en vez de cien mil pesos, que es el punto común de oposición de los señores senadores por Buenos Aires y Salta, diré que á este respecto las cosas han pasado de la manera siguiente:—El doctor Floro Costa presentó una solicitud requiriendo que el expediente volviera al Ejecutivo, á fin de que, teniendo en cuenta consideraciones que aducía, modificara la estimación que consigna el decreto á que se alude; esa solicitud fué destinada á sus antecedentes, y con ellos fué enviada por la Comisión del Interior al Ministerio de Obras Públicas, de donde volvió con la nota que figura en la orden del día, y en la que el Ministro manifiesta, á nombre del Poder Ejecutivo, que efectivamente el recurrente está en lo justo reclamando de la estimación aludida, y que debe en consecuencia elevarse dicha suma á doscientos mil pesos nacionales.

¿Hay incorrección de parte del Poder Ejecutivo en las modalidades de este trámite? No la veo, pero la acepto en hipótesis, y digo: esa es una cuestión de mera forma, que no afecta ni puede afectar el fondo del asunto, que consiste en lo que se ha demostrado en términos concluyentes, esto es, que la empresa de canalización de los señores Martínez y C.^a ha hecho para la utilización del canal aludido, investigaciones, estudios, trabajos y gastos de los que el país se ha beneficiado evidentemente, y que, por consiguiente, es equitativo remunerar;—eso es en suma lo que importa el proyecto de ley que se discute.

Sr. Irigoyen.—Voy á dar una explicación. Cuando he dicho que los canales de Martín García, del Infierno y otros, eran co-

nocidos desde el año 74, no me he referido á la obra de que se trata, al canal proyectado por esa sociedad; lo que he asegurado es que Martín García y los canales inmediatos, principalmente el del Infierno, han sido estudiados desde años atrás.

Sr. Figueroa Alcorta.—Estos señores fundan su reclamación en el hecho de que hicieron sus estudios para constatar la existencia de un canal no conocido.

Sr. Irigoyen.—No lo pongo en duda; pero, esos estudios deben estar en el Ministerio de la Guerra y fueron hechos por Mr. Dávison, almirante norteamericano.

Sr. Pellegrini.—Pido la palabra.

Como voy á votar en favor de este asunto, deseo fundar mi voto y ver si puedo poner de acuerdo al señor Senador por Buenos Aires con el miembro informante de la Comisión.

Este asunto no me toma de nuevo, pues se trata de un largo pleito que se viene debatiendo ante la administración y en el que hace más de doce años tuve intervención.

El canal de navegación conocido desde tiempo inmemorial era el del Globo, cuyo nombre le viene de la existencia de un globo puesto como boya en uno de los bancos del trayecto. Salía ese canal de Buenos Aires y pasaba por el costado Oeste de Martín García y tan era la ruta conocida entonces que, cuando se trató de fortificar la isla de Martín García, sólo se fortificó el costado Oeste; tan no se conocían otros canales, que los marinos más expertos, como el almirante Cordero, al llevar la escuadra de la Confederación, de Montevideo al Rosario, pasaron por el costado Oeste de Martín García, sufriendo los fuegos de las baterías.

El canal del Este, lleno de obstrucciones, era difícil de navegar, tan difícil, que de ahí le viene el nombre de canal del Infierno.

En el año 74, cuando se trató de fortificar á Martín García, en previsión de conflictos posibles, se comisionó al comodoro Dávison, comandante del «Fulminante», para estudiar sus canales. Dávison hizo un estudio completo de la isla y al volver manifestó al ministerio que el canal del Infierno, reputado infranqueable, era de navegación relativamente fácil con muy pequeñas precauciones.

El se refería exclusivamente al canal del costado Este, conocido por del Infierno, pero no los canales que marcan la ruta de Buenos Aires y Martín García.

Más tarde, el año 83—debo decir que cada día se hacía más difícil y más inconveniente el canal del Globo, hasta el punto de que ya no podían pasar por él sino buques de 13 ó 14 pies de calado, lo que obligaba á largas y continuas detenciones esperando la remonta del río, lo que provocaba quejas de todo el comercio del litoral,— se presentó la empresa Martínez y C.^a, con estudios del río de la Plata, estudio que le habían hecho descubrir que sobre la costa oriental, pasando por los Pozos de San Juan (no puedo determinar en este momento todos los detalles, pero

ellos están determinados en el expediente) había un canal natural con mucha mayor profundidad que el del Globo, que con pequeño trabajo que daría completamente expedito y facilitaría la navegación de los ríos. Es el que hoy llaman el canal de las «Limetas».

Esta empresa, proponía que se le concediera la construcción de las obras con arreglo á los planos que presentaría, y se le acordara en compensación un peaje.

Esta idea de utilizar el canal de las Limetas, fué una iniciativa de la empresa Martínez y C.^a, la que se presentó no sólo al Gobierno Argentino sino también al Gobierno Oriental, porque sostenía que pasando el canal por la costa oriental, estaba bajo la jurisdicción de la República Oriental.

Después de éste se presentaron muchos otros proyectos. Los ingenieros oficiales argentinos combatieron la idea de dirigir la navegación por el canal de las Limetas, sosteniendo que los trabajos debían hacerse por el canal del Globo, é indujeron al Gobierno Argentino á emprender en ese canal obras de dragado que costaron muchos cientos miles de pesos, sin resultado alguno.

Posteriormente, habiéndose hecho cargo de la sección de hidrografía y canalización del Riachuelo, el ingeniero Duclout, éste tuvo ocasión de estudiar todos los planos y proyectos presentados; hizo estudios para comprobar los verificados por los señores Martínez y C.^a, y esos estudios lo convencieron de que efectivamente el proyecto de éstos era el único realizable, y presentó entonces un proyecto de canalización por el canal de las Limetas y pozos de San Juan, proyecto que hizo público.

Sr. Irigoyen.—¿Era el ingeniero oficial?

Sr. Pellegrini.— Sí, señor; director de las obras del Riachuelo.

Más tarde, el ingeniero Medici publicó estudios del estuario del Plata muy completos, demostrando, por comparación de sondajes de distintas épocas, cómo el aluvión por efecto de los vientos va llenando los viejos canales y llevándolos á la costa oriental.

Inmediatamente de publicado el proyecto del ingeniero Duclout, los señores Martínez y C.^a, se presentaron protestando, diciendo que ese era su proyecto, basado en sus planos y estudios. El señor Duclout afirmó que los planos y estudios presentados por él eran hechos por él.

Los dos tenían razón, señor Presidente. El ingeniero Duclout hizo estudios, pero los hizo para comprobar la verdad y tal vez adelantar los que habían presentado anteriormente los señores Martínez y C.^a.

Natural es que el señor Duclout haya defendido siempre la originalidad de su proyecto; y no haya admitido el cargo de haber plagiado los planos del señor Martínez. Es indudable que en algunos puntos tenía ciertas variantes; pero la verdad es que el canal que hoy día ha venido á salvar todos los problemas, es el proyectado por la empresa de los señores Martínez y C.^a y aconsejado por Duclout. Esto ha quedado demostrado en todos los informes

técnicos y reconocido por los árbitros nombrados por el Gobierno.

Por consiguiente, es indiscutible que la iniciativa de los señores Martínez y Cía., los trabajos y gastos que hicieron, los primeros sondeos, han sido el punto de partida para la solución definitiva de la cuestión; y que el Gobierno ha aprovechado de esas iniciativas, de esos trabajos para realizar la obra de valizamiento, que ha favorecido tan enormemente la navegación de los ríos; de manera que tengo la más íntima y profunda conciencia de que en equidad se le debe á los señores Martínez y Compañía una compensación por los trabajos ejecutados, por su iniciativa, por su persistencia en defender una idea que fué sumamente combatida cuando se presentó y que ha dado hoy día la verdadera solución del problema.

Creo, señor Presidente que, votando en general este proyecto, acordando á los señores Martínez y Cía., por los trabajos y gastos que han hecho y por los perjuicios que han podido sufrir en la realización de su pensamiento, el Congreso hará un acto de verdadera justicia.

Ahora, la segunda cuestión, es ésta: ¿Cuánto es lo que se les debe dar en justicia y en equidad en compensación de los trabajos? No lo sé; no soy competente para juzgarlo, ni creo que el Congreso lo sea. Pienso que el único que puede apreciarlo es el Poder Ejecutivo. Si el Poder Ejecutivo ha pedido 200.000 pesos, los voto bajo su responsabilidad, puesto que, no teniendo yo base para juzgar esta cuestión, tengo que referirme á lo que indica el Poder Ejecutivo, que es quien tiene los elementos necesarios para poderlo apreciar.

De manera que voy á votar en general y en particular el proyecto de la Comisión.

Sr. Santillán (J. D.)—Pido la palabra.

Voy á satisfacer al señor Senador por Buenos Aires doctor Irigoyen, dándole además una explicación que también ha omitido darla el ilustrado miembro informante de la Comisión, respecto de la manera cómo el Poder Ejecutivo ha sometido á la consideración del Honorable Senado este asunto.

El señor Senador por Buenos Aires, debido sin duda al ningún estudio que ha hecho de este asunto, según nos lo ha manifestado, nos decía que el Poder Ejecutivo lo había sometido al Senado con sólo el mensaje que está á la orden del día, sin una recomendación especial, ni antecedentes bastantes que justificaran el decreto fijando la indemnización. No es así.

El Poder Ejecutivo, después de todas las tramitaciones en las cuales han intervenido todos los funcionarios públicos que taxativamente ha enumerado el miembro informante de la Comisión, abundando en consideraciones que ponen de manifiesto que la empresa reclamante ha sido la verdadera iniciadora de los trabajos hechos en los pasos de Martín García, y que ha tenido una parte importantísima en los resultados benéficos que el comercio y la navegación de esta República han recogido, concluye, después de estas y otras consideraciones más, sosteniendo en términos impera-

tivos y categóricos, que el Gobierno se ha aprovechado de los trabajos de la empresa Martínez y Cía.

Tengo á la mano el extenso y fundado decreto dictado por el Poder Ejecutivo, el que no se encuentra inserto en la orden del día, que únicamente conoce el señor Senador.

Ahora, en cuanto al monto ó á la equidad, en mi primera exposición se me olvidó dar este dato, que lo he tomado también de este expediente. Uno de los informes dados por los peritos técnicos que han actuado en el asunto, el ingeniero consultor del Gobierno, señor Corthel, dice que, para tratar de demostrar al Gobierno que la ruta del Globo proyectada por el Director del Riachuelo, Dirks y Dates, era mejor que la propuesta por Martínez y Cía. se han gastado en vano, tirado al mar, en un año 315.000 pesos. Ahí si no se hubiese utilizado el canal natural de la empresa Martínez y Cía. se hubiera tenido que dragar la barra del Globo como pretendió el Gobierno, dándole una profundidad de 21 pies, que es la que actualmente tiene el canal natural, habría sido necesario excavar cuatro millones quinientos mil metros cúbicos de tierra, que á 32 centavos oro, precio á que se contrató con la empresa Dirks y Dates entonces, representaba la suma de 1.440.000 pesos oro, que la Nación hubiera tenido que invertir para aprovechar otro canal diferente del natural presentado por los señores Martínez y Cía.

Aparte de todo esto, debe no perderse de vista que la compañía Martínez, estimaba el valor de todos sus perjuicios en la suma de 1.320.339 pesos; explicando en una planilla minuciosa todos los gastos y perjuicios hechos y que se le ocasionaron, y el Poder Ejecutivo previa una tramitación correcta y completa ha reducido esta indemnización á 200.000 pesos moneda nacional.

Creo que dadas todas estas explicaciones, surge imperioso el principio de equidad que determina esta indemnización; principio que habilita á resolver toda cuestión por un sentimiento de deber y de conciencia, sin necesidad de sujetarse al texto de leyes escritas ó positivas.

Sr. Aparicio.—El señor Senador por Santiago dice: que el Poder Ejecutivo ha fijado la indemnización después de un estudio minucioso; pero, resulta que el decreto primitivo del Poder Ejecutivo fué por 100.000 pesos, y después, como se ha hecho notar, por una simple nota del Ministro de Obras Públicas á la Comisión del Senado, se ha aumentado en 100.000 pesos; de manera que no es un criterio exacto ni fijo el del Poder Ejecutivo. Yo voy á votar, entonces, por la indemnización de 100.000 pesos que fijó primitivamente el Poder Ejecutivo.

Sr. Presidente.—Se va á votar el despacho de la Comisión.

Sr. Irigoyen.—Pido la palabra.

Me parece conveniente que se aclare la votación, porque algunos estamos por la idea en general de acordar una indemnización y no conformes con la cantidad fijada en el despacho. Así que lo que se va á votar ahora es si se acuerda una indemnización,

Sr. Figueroa.—Lo natural sería que, rechazado el despacho de la Comisión, se votara el del Poder Ejecutivo.

Sr. Presidente.—Se va á votar en general el despacho y, cuando se trate en particular, podrá votarse por partes el artículo 1.º.

Sr. Pellegrini.—Tiene que ser así; se vota en general la retribución y en particular la cantidad.

—Se vota en general el despacho, y se aprueba.

—Se lee el artículo 1.º hasta la palabra «cantidad».

Sr. Presidente.—Se va á votar esta parte.

Sr. Irigoyen.—Permitidme. (*Hace una observación en voz baja al doctor Pellegrini*).

Sr. Pellegrini.—Si ponemos «la suma que el Poder Ejecutivo juzgue conveniente», sería darle una autorización en blanco al Poder Ejecutivo y yo no sé hasta qué punto podríamos hacer eso.

Sr. Aparicio.—Ya sabemos cuál es la cantidad que propone el Poder Ejecutivo.

Sr. Pellegrini.—Lo más corto es votar con 200.000 pesos y, si es rechazada esta suma, con 100.000, ó cualquier otra que quieran proponer los señores senadores.

Sr. Irigoyen.—Está bien.

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

—Se ponen de pie algunos de los señores senadores y pregunta el

Sr. Mantilla.—¿Cuál es el resultado de la votación?

Sr. Presidente.—El señor Secretario no ha podido computar la votación. Sirvanse ponerse de pie los señores senadores que estén por la afirmativa.

Sr. Secretario Ocampo.—Negativa.

Sr. Mantilla.—Está rechazado el proyecto.

Sr. Pellegrini.—Está rechazada en particular la redacción.

Sr. Cané.—En el momento de la votación, el señor Secretario ha declarado que no se votaba cifra, precisamente lo contrario de lo que yo tenía entendido. En esta situación yo no sé cómo he votado y, por lo tanto, pido al señor Presidente tenga la bondad de rectificar. Yo estoy por los doscientos mil pesos.

Sr. Presidente.—Se va á votar el artículo 1.º sin cantidad.

Sr. Pellegrini.—La cuestión está en la cantidad: votemos con doscientos mil y si esta cantidad es rechazada, se votarán las demás.

Sr. Presidente.—Se va á votar todo el artículo con la cantidad de doscientos mil pesos.

—Se vota y resulta negativa de doce contra ocho.

Sr. Pellegrini.—Propongo que se vote el artículo con cien mil pesos.

—Se vota en esta forma y resulta afirmativa.

Sr. Mantilla.—¿De cuántos votos?

Sr. Secretario Ocampo.—De dieciséis.

Sr. Mantilla.—Pido que se rectifique la votación.

Sr. Presidente.—Sirvanse ponerse de pie los señores senadores que estén por la afirmativa.

Sr. Secretario Ocampo.—Dieciséis contra cuatro.

Sr. Figueroa.—Contra cinco.

Sr. Presidente.—Quince contra cinco.

—En seguida se aprueba el resto del proyecto.

Sr. Presidente.—Queda levantada la sesión.

—Eran las 5 p. m.

ARTURO PARODY,

Director de Taquígrafos.

Epílogo

En este estado ha pasado el asunto á la Cámara de Diputados.

Empero, no pudiendo conformarse la Empresa con esta reducción injustificada—para la que es notorio, no se tuvo á la vista el expediente principal, pues recién el día 21 del corriente se remitió del Ministerio—ni tampoco se incluyeron en la orden del día, los considerandos y resultandos del decreto de 15 de abril de 1902—ni los fundamentos de nuestra segunda reclamación demostrando *los errores aritméticos* en que se había incurrido—ha presentado un escrito á esta Honorable Cámara, fundando su no conformidad con la sanción del Senado—y en el interés común de evitar una acción judicial dispendiosa para ambas partes—propone:

1.º Ó bien que se restablezca la suma de 200.000 pesos que fijó de acuerdo con el Poder Ejecutivo la Comisión del Interior del Honorable Senado—la que ni siquiera representa los gastos justificados en autos que ha hecho la Empresa en los *dieciocho años* que han durado sus gestiones—y que ella aceptó tan sólo por respetuosa deferencia á las autoridades argentinas—ó bien que se modifique sustancialmente la sanción del Senado—y se autorice al Poder Ejecutivo para abonar á la Empresa la cantidad que fije un tribunal pericial, compuesto de un perito nombrado por el Poder Ejecutivo, y otro nombrado por la Empresa, y un tercero para el caso de discordia que designarán los peritos después de aceptar el cargo.

La Empresa confía que cualquiera de estos dos temperamentos serán aceptados por la Honorable Cámara, en homenaje á la justicia y á la equidad invocada por los poderes públicos.

Buenos Aires, Julio 1903.

ANGEL FLORO COSTA.