38ª Sesión Ordinaria--Mayo 30 de 1874

Presidencia del señor Velasco

La sesión se abrió á las siete de la noche del día treinta del mes de Mayo y año de mil ochocientos setenta y cuatro, con asistencia de los señores Representantes: Chucarro (don Eduardo), Garzon, Caravia, Castro (don Juan Pedro), Bustamante, Mac-Vicar, Soto, Vidal, Silva, Tezanos, Echevarria, Requena y Garcia, Vedia, Vazquez Sagastume, Castellanos, Formoso, Herosa, Zas, Magariños, Villalba, Chucarro (don Alejandro), Carve, Lacueva, Vila, Rivera, Navajas, Alvarez, Gomensoro, Iglesias, Herrera (don Juan José), Reiles y Ramirez; faltando con aviso, los señores Lerena, Castillo, Costa, Herrera y Obes y Lapido; sin él, los señores Martinez, Blanco y Castro (don Carlos).

El señor Presidente—Va á darse cuenta del acta de la anterior.

(Se lee).

Puede observarse.

Si no hay quien haga uso de la palabra, se votará.

Si se aprueba el acta que acaba de leerse.

Los señores que estén por la afirmativa, en pié.

(Afirmativa).

Va á darse cuenta de los asuntos entrados.

«El P. E. de la República, acusa recibo de la Ley que se le remitió, relativa á la construcción de los nuevos Almacenes de Aduana, y á la vez solicita la devolución de los antecedentes.»

(Archívese, devolviéndose los antecedentes solicitados).

El señor Presidente—Si no hay observacion que hacer, se entrará en la órden del dia.

El señor Bustamante—Unicamente para saber de la Mesa, si el P. E. ha contestado á la Minuta de Comunicacion que se le pasó con motivo de la interpelacion que se hizo al Ministro de Gobierno.

El señor Presidente—Hasta este momento, la Secretaría no ha recibido nada.

El señor Bustamante—Nada mas, señor Presidente.

(Se empieza á leer el dictámen de la Comision de Hacienda, sobre el Puerto Tuson).

El señor Vedia—*(interrumpiendo)*—Señor Presidente: en la sesion de ante ayer, creo que se dió cuenta de una nueva solicitud, presentada por los señores Alvarez y Elliot, contratistas de la limpieza del Puerto actual, y sobre la cual se había espedido ya anteriormente la Comision de Hacienda.

Como pudiera creerse que esa solicitud encerraba algun punto que no ha sido considerado, en el dictámen de la Comision de Hacienda, de que va á darse lectura, y como por otra parte, en este acto y para la resolucion que está llamada á adoptar la Cámara, seria conveniente que se tuviese conocimiento de esa solicitud, haria mocion para que antes de dar lectura á ese dictámen, se leyese la solicitud presentada en la sesion anterior por los señores Alvarez y Elliot.

(Apoyados).

El señor Presidente—Léase la solicitud.

(Se lee).

El señor Vedia—Pediria que se diese lectura, tambien, á la protesta.

(Se lee).

El señor Presidente—Va á leerse el dictámen de la Comision.

COMISION DE HACIENDA.

H. Cámara de Representantes:

La Comision de Hacienda ha tomado nuevamente en consideracion el Proyecto sobre construccion de un nuevo Puerto al Sur de esta ciudad, entre Punta Chica y Punta Brava, Proyecto que fué sancionado en general por V. H., en el último período ordinario.

Al detenerse nuevamente en el estudio de ese asunto, la Comision ha tenido que examinar la peticion elevada á V. H. por los representantes de la Empresa de la limpieza del Puerto actual, y á la vez la nueva exposicion del Ingeniero Mr. Tuson, quien se ha presentado á V. H., proponiendo modificaciones á su Proyecto primitivo.

Los representantes de la Empresa de limpieza del Puerto, invocan la Ley promulgada en 1869, para pedir que se deniegue á la Empresa Tuson el impuesto de

tonelaje afectado por el término de veinte años á la que ellos representan, cuyo impuesto es, á juicio de los peticionarios, la base en que reposa el Proyecto del señor Tuson.

La Comision de Hacienda debe empezar por hacerse cargo de los fundamentos de que parte esa reclamacion, pues importa dejar bien establecida la verdad, en una cuestion delicada en que se controvierten intereses particulares y se invocan actos legislativos que los amparan.

A juicio de la Comision de Hacienda, los representantes de la Empresa de limpieza del Puerto actual, basan su reclamacion en una presuncion enteramente errónea. El Proyecto sancionado en general por V. H., no establecia en favor de la Empresa Tuson ningun derecho que antes hubiese sido cedido á los primeros. La Ley de 1869 creó un impuesto de tonelaje que deben pagar los buques que efectúen viajes al Puerto de Montevideo, en beneficio de la Empresa de limpieza de ese Puerto. Y el Proyecto Tuson solo concedia á la Empresa constructora la facultad de fijar por medio de una tarifa, las remuneraciones á que hayan de sujetarse los buques que se sirvan de ese Puerto. El Puerto Tuson seria, pues, una propiedad particular que estableceria, con cierto límite, el precio de los servicios que prestase al tráfico marítimo.

En ninguna parte, por consiguiente, se establecia la enagenacion en favor del Puerto Tuson, de derechos afectados anteriormente á la Empresa de limpieza de la Bahía actual.

No contrariando en lo mas mínimo la Ley de 1869, el Proyecto Tuson, sancionado en general, no podia afectar los derechos de aquella otra Empresa. Esos derechos debian subsistir en todo su vigor, desde que el Proyecto Tuson no contenia cláusula alguna que los perjudicase.

Pero acaso por la misma razon de que la Ley de 1869 no impone derechos sinó á los buques que se sirvan del Puerto en donde ha de practicarse la limpieza; acaso por esa misma razon, los contratistas de la limpieza, se han creido perjudicados al anuncio del establecimiento de un nuevo Puerto. Si la Ley de 1869 pudiese afectar aun á los buques que efectuasen operaciones en otros Puertos, los contratistas habrian descansado en la seguridad de que el Proyecto Tuson no podria venir á privarles de derechos adquiridos ó á alterar las obligaciones de los contratos á que la Ley hubiese dado origen.

Entre tanto, la reclamacion de los contratistas de la limpieza ha dado mérito á que á su vez se alarme el Ingeniero Tuson, y pida se introduzca en su Proyecto una declaracion que en otro caso habria sido innecesaria, y que le ampare contra interpretaciones que harian mas tarde ilusorios los beneficios que se promete de la obra colosal y atrevida que intenta llevar á cabo.

En tanto aquella reclamacion, como la nueva solicitud del Ingeniero Tuson, á que ha dado lugar, lo que pone á la Comision de Hacienda en el caso de examinar la justicia de la una y la oportunidad de la otra.

La Ley de 1869 tiene, en concepto de la Comision, un alcance bien determinado. Al crear la Ley un impuesto de tonelaje sobre los buques que entran en el único Puerto que tiene hoy Montevideo, aplicable á la limpieza que ha de practicarse en el mismo, no ha establecido ni ha podido ser la mente de los que dictaron la Ley, que si se construyesen ó se habilitasen nuevos Puertos en Montevideo, los buques que de ellos se sirvieran habrian de estar obligados á pagar el mismo impuesto, por razon de un servicio que únicamente recibirán los buques que carguen y descarguen en nuestra Bahía.

El impuesto creado por la Ley de 1869 habria carecido de toda base legitima, si importase otra cosa que la retribucion de un servicio prestado. Desde que son los buques que entren al Puerto actual, los únicos á quien la limpieza va á favorecer, son esos buques los únicos que deben pagar ese impuesto. Y es eso lo que determina la Ley cuando establece espresamente, que el impuesto será abonado por los buques que efectúen viajes al puerto de Montevideo.

Pero se ha pretendido que en la denominacion de *Puerto de Montevideo*, no se comprende precisamente el lugar del refugio de las embarcaciones, en donde van á practicarse los trabajos de limpieza, sino que abraza tambien la entidad Comercial ó Marítima que suele designarse con ese nombre. Los mismos contratistas de la limpieza pretenden que el impuesto del tonelage creado por la Ley de 1869, ha comprendido á todos los buques que comercian en esta ciudad, importando poco que ellos fondeen en el Norte ó Sur de ella.

A juicio de la Comision de Hacienda, es ese un error profundo. Para dar esa inteligencia á la Ley, se ha necesitado recurrir á una ficcion, por la cual se ensanchan imaginariamente los límites del verdadero Puerto, hasta hacer tributarios de la Empresa de limpieza, á los buques que no van á participar ni necesitarán de ese beneficio. La Ley no hace ficciones, y mucho menos cuando acuerda concesiones y privilegios á determinados individuos ó sociedades. Entonces, lejos de ser oportuna la aplicacion del principio jurídico, invocado por los Empresarios de la limpieza del Puerto, segun el cual los contratos obligan no solo á lo que en ellos se espresa, sino á todas las consecuencias que, segun su naturaleza, sean conformes á la equidad, al uso á la Ley, rige otra regla de jurisprudencia segun la que, cuando no hay estipulaciones espresas en contrario, los privilegios se interpretan siempre en un sentido favorable á la libertad y á la concurrencia.

No sería conforme á la equidad, seguramente, que el Estado enagenase el derecho de favorecer la construccion de nuevos Puertos donde le convenga. Y habria enagenado ese derecho si de autemano los buques que pudiesen servirse de esos Puertos habian de estar gravados con un impuesto en favor de las obras parciales de limpieza que han de ejecutarse en nuestra Bahía. ¿Qué buques se servirían de ese Puerto, obligados á soportar una doble carga, remunerando á la Empresa constructora del mismo y satisfaciendo un impuesto por la limpieza del otro Puerto?

El artículo 4.º de la Ley de 1869, disponiendo que el impuesto no puede hacerse efectivo hasta tres meses despues de estar en práctica los trabajos de limpieza y demás que le sean relativos, contribuye á fijar la inteligencia de la Ley que ha querido sin duda, que solo tenga lugar la remuneracion cuando los buques empiecen á utilizar ese servicio.

A la vista de esa disposicion previsora de la Ley, es mas insostenible aun la pretension de hacer recaer el impuesto sobre los buques que no hagan uso del Puerto y que, por consiguiente, no disfruten del beneficio de la limpieza.

No dejará la Comision de Hacienda de manifestar su opinion sobre los temores que infunde á la Empresa de limpieza de nuestra Bahía, la construccion y habilitacion de un nuevo Puerto, y á la vez pasará rápidamente en vista la preocupacion que algunos espíritus alimentan sobre la posible decadencia del Puerto actual. Nada es mas ilusorio, en concepto de la Comision.

Las grandes facilidades y ventajas proporcionadas por el nuevo Puerto, han de ser causa de un aumento considerable en el movimiento mercantil y marítimo de nuestra plaza: entonces, aumentarán en relacion los productos de los dos Puertos, á punto de que no será posible que el uno perjudique al otro.

Dentro de doce años, tiempo necesario para la conclusion definitiva de las obras, el desarrollo de la navegacion compensará con usura á los contratistas de la limpieza del Puerto actual, como á los constructores del Puerto nuevo. Además, y como ya se ha hecho notar, funcionando los dos Puertos á la vez y en igualdad de circunstancias—¿cuál no será la desproporcion de productos entre un Puerto Fiscal, cuyas tarifas se modificarán á voluntad del Gobierno, y otro particular que ante todo contemplará los intereses de la Empresa?

En el temor que ha llegado á dominar hasta hombres de reconocida ilustracion y competencia sobre los perjuicios que un nuevo Puerto pudiera causar al actual, no puede verse otra cosa que la influencia de un interés mal calculado: preocupaciones estrechas de localismo, errores de una escuela ya juzgada y condenada. Ningun país tanto como el nuestro, está interesado en dar cuenta de esos sofismas deplorables, porque ninguno tiene mas necesidad de expansion y de franquicias, de libertad y descentralizacion en el órden económico, como en el órden administrativo.

Combatiendo esos mismos errores, el Contador General, en un luminoso informe sobre este mismo asunto, ha vertido los siguientes conceptos que la Comision se complace en reproducir y en hacer suyos:

«¿Acaso sería un mal para Montevideo, que la ciudad de Maldonado tuviese ya ochenta ó cien mil habitantes, y que su Puerto, el principal del Rio de la Plata, con sus ocho brazas de profundidad, fuera de bancos, de escollos, de arrecifes y de peligros, se hallase ya en estado de recibir los depósitos comerciales y derramarlos por una via férrea y por vapores medianos sobre la Capital? Sería por el contrario un beneficio incalculable para esta misma, para todas las localidades del tránsito, para un costado entero de la República, sin otra modificacion que, en vez de un lugar de depósitos, el de Montevideo se convertiría en Puerto de distribucion, verdadero *entrepot* del Rio de la Plata.»

Pasa ahora la Comision de Hacienda á examinar la nueva exposicion del Ingeniero Tuson, quien se ha presentado á V. H., como antes se ha dicho, introduciendo variaciones á su Proyecto primitivo.

La Comision no ha vacilado en aceptar desde un principio, la mayor parte de las nuevas proposiciones del Ingeniero Tuson, modificándolas á su vez, en lo que ha sido necesario, de acuerdo con el interesado. Entre ellas, figura la de exonerar al nuevo Puerto, de impuestos establecidos en favor del actual, lo que á juicio de la Comision es estrictamente justo y equitativo.

Pero, ha vacilado la Comision antes de formar opinion definitiva sobre la mas grave de todas aquellas variaciones. El señor Tuson ha vuelto á insistir en la condicion de que el Estado garantá por veinte años á la Empresa, el interés líquido de 6 por ciento sobre el importe del nuevo Puerto, que es de 7.500,000 pesos. Ese interés empezará á abonarse una vez que esté abierta al tráfico la primera seccion del Puerto, es decir, dentro de siete años; sobre 4.000,000 de pesos, en que se calcula el costo de aquella seccion, debiendo prestarse la garantía sobre la suma total de 7.500,000 pesos, una vez que esté abierta al tráfico la segunda seccion, es decir, dentro de doce años, tiempo fijado para la conclusion definitiva de las obras.

El Estado empezaría á ser reembolsado de las sumas que entregase por razon de la garantía, una vez que el producto líquido del Puerto escediese del 6 por ciento anual.

Al presentarse por primera vez á V. H., el señor Tuson habia solicitado ya la

garantía, y la Comision de Hacienda obtuvo que retirase esa condicion despues de las observaciones que tuvo ocasion de hacerle. Las dificultades con que el proponente ha luchado despues, para organizar la sociedad de capitalistas que han de concurrir á la explotacion de la grande obra, le ha obligado á insistir en aquella condicion, convencido, sin embargo, segun lo manifiesta, de que la garantía de la Nacion será completamente imaginaria y nominal.

Para demostrar esto último, el señor Tuson ha acompañado un estado del movimiento del Puerto, en el que, tomando por base la proporcion en que ha aumentado el tráfico marítimo desde 1870 á 1873, segun la estadística de la Aduana, que es de 100,000 toneladas por año, calcula que en 1881, fecha en que se abrirá al tráfico la primera seccion del Puerto, se obtendrá un resultado de 2.300,000 toneladas. Suponiendo que el 65 por ciento de esa suma corresponda á los buques que han de cargar y descargar en el nuevo Puerto, y fijando un peso por tonelada sobre la carga y descarga de efectos, se obtendria una entrada bruta de 1.500,000 pesos. Aun deduciendo de esa suma un 70 por ciento para gastos, proporcion talvez exagerada, pues el proponente afirma que, los gastos en empresas de este género, nunca pasan de 40 á 50 por ciento, quedaria un sobrante líquido de 450,000 pesos, ó sea mas de once por ciento sobre los 4.000,000 en que se pide la garantía de seis por ciento. Este resultado se obtiene tomando únicamente en cuenta la carga y descarga de efectos y su entrega en los Depósitos de Aduana, asignando un peso por tonelada, que hoy cuesta al comercio mas del doble, y prescindiendo de otras fuentes de recursos, como los alquileres de Depósitos, dique, varadero, embarque de lastre, etc.

La Comision de Hacienda no puede dejar de reconocer la prudencia de este cálculo, y se inclina á creer por lo menos, que, si alguna vez hubiera de hacerse efectiva la garantía de la Nacion, el desembolso que para ello se hiciera seria insignificante y compensado pródigamente por las ventajas que envuelve la realizacion de ese Proyecto, que seria un aliciente eficaz para la importacion del capital y de los brazos que la obra requiere, y que, como lo observa muy bien la Contaduría en el informe citado, vendria á convertir un lugar peligroso, de frecuentes y recientes siniestros, en un Puerto de refugio, seguro y cómodo para toda clase de embarcaciones y mas útil que la Bahía para la ciudad nueva, la Union y demás municipios intermedios.

No podria dejar la Comision de tener en cuenta la circunstancia de que la Empresa cede al Estado la mitad del terreno que pueda utilizar sobre el mismo Puerto, entre alta y baja marea, debidamente terraplenado y con su murallon correspondiente. Calculándose en mas de 30 cuadras cuadradas ese terreno y correspondiendo la mitad al Estado, escederia de millon y medio de pesos el beneficio que el Estado reportaria de esa concesion.

Ante esas consideraciones, la Comision de Hacienda se inclinó á conceder la garantía, á cambio de que el proponente declinára de la condicion de perpetuidad, fijada para la explotacion del Puerto, y consiguió al fin que ella se modificase convenientemente, estableciéndose que, al cabo de noventa y nueve años, el Puerto pasará á ser propiedad de la Nacion.

La Comision de Hacienda no teme haber fatigado la atencion de V. H. con este detenido informe, en que se ha esmerado en aclarar todas las cuestiones que pudiesen dificultar una solucion conveniente de este asunto, y termina abrigando la esperanza, de que no será malgastado el tiempo que ha consagrado al estudio

prolijo de un Proyecto de que el país debe prometerse los mas favorables resultados.

Montevideo, Marzo 27 de 1874.

Cárlos de Castro—Camilo Vila—Eduardo Vidal—Felipe H. Lacueva—Agustin de Vedia, (discorde en cuanto á la garantía)—Juan Cárlos Blanco, (discorde en cuanto á la garantía)—Juan José Soto, (discorde en cuanto á la garantía).

Proyecto de Decreto

El Senado y Cámara de Representantes, etc.

Art. 1.º Autorízase al P. E. para contratar con Mr. James Farnham Tuson, miembro del Instituto de Ingenieros Civiles de Lóndres, ó con quien lo represente, la construccion de un nuevo Puerto en la costa Sur de esta ciudad, con arreglo á las bases siguientes:

1.ª El Puerto se formará con sujecion á los planos presentados; con la hondura y capacidad suficientes, para que los buques del mayor calado puedan ser fácilmente cargados y descargados.

2.ª La Empresa se encargará de construir Almacenes para los Depósitos de Aduana, con sus demás accesorios, y esos Almacenes se alquilarán al Gobierno bajo contrato, ó se venderán al mismo, en los términos que se hubiesen estipulado en casos análogos.

3.ª La Empresa se obligará y comprometerá á dar principio á los trabajos den-

tro del término de veinte y cuatro meses, á contar desde la fecha de la concesion.

4.ª Se obligará y comprometerá la Empresa á dejar concluida dentro del término de siete años, contados desde la misma fecha de la concesion, la construccion de la mitad de dicho Puerto de refugio, y á terminarlo definitivamente, dentro de doce años contados desde la misma fecha; entendiéndose que á los siete años, y aún antes de ese tiempo, podrá ya utilizarse el Puerto.

5.ª La Empresa se obligará á depositar dentro de doce meses, contados desde la fecha de la concesion, en prueba de su buena fé y en garantía del cumplimiento de sus obligaciones, la cantidad de diez mil libras esterlinas.

6.ª La Empresa cederá á favor del Estado la mitad de los terrenos fiscales que pueda utilizar entre alta y baja marea, debidamente terraplenados, con su murallon correspondiente. Los terrenos fiscales á que se refiere este artículo, son los que están ubicados en la playa, entre Punta Chica y Punta Brava, mas estensamente determinados en el art. 8.º.

7.ª En el acto de promulgarse este Decreto, el empresario pondrá en manos del P. E. los planos detallados de las obras de ingeniería que se compromete á ejecutar.

8.ª El Estado cede al empresario en propiedad perpétua, el terreno submarino contenido entre Punta Chica y Punta Brava, (á los foudos del Cementerio), como tambien los terrenos de propiedad fiscal que pudiese haber en dicha ensenada, entre alta y baja marea, para los objetos á que se refieren los siete artículos primeros. Esceptúanse de esa condicion las obras que constituyan el Puerto, el cual pasará á ser propiedad de la Nacion, al cabo de noventa y nueve años, contados desde la fecha en que quede abierta al tráfico la primera seccion del Puerto, cesando desde entonces los derechos que se acuerdan á la Empresa por la base 9ª.

9.ª La Empresa podrá fijar para los buques que se sirvan de dicho Puerto, una tarifa cuyos precios no escedan de los derechos de tonelage que se cobran en el Puerto actual, siendo facultad privativa de la Empresa hacer arreglos particulares con los paquetes á vapor que por Ley están exentos de derechos. Los buques que se sirvan del nuevo Puerto, pagando á la Empresa los precios de tarifa, no estarán sujetos sinó á los impuestos generales de tonelage, quedando por consiguiente, exonerados de los que se hayan establecido ó se estableciesen especialmente en el Puerto actual.

10. Las obligaciones contraidas por la Empresa representada por el señor Tuson, quedarán sin efecto siempre que no pueda conseguir de los propietarios adyacentes y á precios que convengan á los constructores, la piedra, arena y tierra que fuesen necesarias para las obras del nuevo Puerto.

11. Todos los artículos que se importen exclusivamente para ser aplicados á la construccion de las obras del Puerto, serán desembarcados libre de derechos. Tanto esos artículos como todo el valor que se construya, serán esceptuados del pago de Contribucion Directa, durante los 12 años de la construccion de las obras, y por veinte años mas contados desde la terminacion de dichas obras.

12. La Empresa podrá poner en contacto los edificios de Aduana hoy existentes, con el Puerto nuevo, por medio de un Ferro-Carril en debida forma, siendo por cuenta de dicha Empresa la espropiacion de las propiedades particulares y el trazado de la línea, procediendo, cuando llegue el caso, de acuerdo con la Direccion General de Obras Públicas.

13. La Nacion garante el interés líquido de seis por ciento al año, sobre el importe total del nuevo Puerto, ó sea sobre la cantidad de siete millones y medio de

pesos, cuya suma desde ahora se declara su valor, en todo lo que se relacione con dicha garantía.

14. El interés garantido por la Nación será abonado por el Gobierno únicamente en el caso de que el producto neto del nuevo Puerto, ó de la seccion que se haya abierto al tráfico, no llegue á dar un seis por ciento sobre su costo, segun se esplica en la base siguiente. El Gobierno responderá solo por la diferencia que resultase entre el líquido producto de la primera, ó de las dos secciones del Puerto, y el seis por ciento estipulado, y el abono de aquel déficit se hará anualmente, prévia la debida liquidacion, para cuyo efecto queda establecido, que la Empresa deducirá el importe total de los gastos del tráfico, administracion, compostura ó renovacion de las obras, útiles y demás dependencias. Para la debida justificacion de esos gastos, la Empresa llevará su contabilidad al dia, con anuencia del empleado que para el efecto designe el P. Ejecutivo.

15. Al abrirse al tráfico la primera seccion del nuevo Puerto, empezará á accrdarse la garantía á que se refiere el artículo anterior sobre la suma de cuatro millones de pesos, y una vez abierta y concluida la segunda seccion, prestará el Gobierno la garantía del mismo interés sobre tres millones y medio de pesos mas, cuyas cantidades forman el total del costo de la obra, segun se establece en la base 13.

16. La garantía de interés se acordará solo durante los primeros veinte años, y vencido ese término, la Empresa seguirá funcionando sin garantía.

17. Cuando el producto neto que dé el nuevo Puerto exceda del seis por ciento anual, la mitad de ese exceso se abonará al Gobierno en cuenta corriente, hasta donde sea necesario para cubrir los desembolsos que hubiese hecho en virtud de la obligacion de que habla la base 14.

18. Cuando la Empresa llegue á dar un dividendo que exceda de veinte por ciento al año, el Gobierno, de acuerdo con la Empresa, podrá disminuir las tarifas proporcionalmente, ó en caso contrario, el líquido producto que excediese de aquel veinte por ciento será divisible entre el Fisco y la Empresa.

19. Los buques de propiedad de la Nación tendrán en todo tiempo entrada libre y sin costo dentro del nuevo Puerto, como tambien el uso gratuito del carenero, y solo pagará el Gobierno el costo de las reparaciones de que tuviera necesidad.

20. Todo material que se importase ó exportase por cuenta de la Nación, será embarcado ó desembarcado por la Empresa por la mitad del precio que cobre á los particulares con arreglo á la tarifa.

21. Será obligacion de la Empresa costear la Policía que juzgase necesaria el P. E., como tambien el alumbrado á gas en toda la estencion del Puerto.

22. La Empresa se obligará á construir y poner á disposicion del Gobierno los edificios necesarios para el uso de la Capitanía del Puerto, de la Comisaría de Policía y de un Cuerpo de guardia.

23. Tan pronto como la sociedad constructora dé aviso de hallarse pronta una seccion del Puerto para efectuar operaciones de carga y descarga, se declarará Puerto habilitado para importacion y exportacion de Ultramar y de cabotage, toda el área de terreno comprendido en el plano del Puerto presentado por el señor Tuson.

24. El señor Tuson podrá formar dentro ó fuera de la República una sociedad anónima ú otra cualquier, con el capital suficiente para llevar adelante las obras proyectadas.

Art. 2.º El P. E. dictará las medidas respectivas para la debida ejecucion de

las obligaciones contraídas por la Empresa, ejerciendo la inspección necesaria para constar la inversión de las cantidades destinadas á la construcción del Puerto y sobre las cuales recae la garantía de la Nación.

Art. 3.º Comuníquese, etc.

Montevideo, 27 de Marzo de 1874.

Castro—Vila—Vidal—Lacueva—Vedia, (discorde en cuanto á la garantía)—*Blanco*, (discorde en cuanto á la garantía)—*Soto*, (discorde en cuanto á la garantía).

El señor Presidente—Está en discusión general.

Si no se hace uso de la palabra, se votará.

El señor Vedia—Entendía que correspondería dar lectura del nuevo dictámen presentado por la Comisión de Hacienda.

El señor Presidente—El otro dictámen de la Comisión de Hacienda tiene la denominación de *Anexo al núm. 10*; pero presenta una resolución que, aunque referente, es distinta, porque es sobre una petición especial. Pero si el señor Diputado pide su lectura. . . .

El señor Vedia—Como fué resolución de la H. Cámara el que el asunto volviese á la Comisión para tomar en consideración los demás Proyectos de Puertos, antes de adoptar una resolución sobre él, parece que es indispensable que la Cámara tuviese conocimiento de esa resolución y del resultado del estudio que ha verificado la Comisión de Hacienda, antes de votar en este caso.

El señor Presidente—No hay inconveniente, desde que la misma Comisión le ha dado la denominación de *Anexo*.

Léase.

(*Se lee lo siguiente*):

COMISION DE HACIENDA.

H. Cámara de Representantes:

La Comisión de Hacienda, acatando la resolución de V. H., ha procedido á examinar todos los Proyectos de Puerto librados á su estudio, y pasa á comunicarnos en seguida, el resultado de ese exámen.

Pero antes de emprender esa tarea, desea la Comision de Hacienda entrar en una esplicacion que aclare bien su conducta, poniéndola á cubierto del mas ligero reproche de impremeditacion ó de ligereza que pudiera autorizar el incidente acaecido en el seno de la H. Cámara, con ocasion de someterse nuevamente á su consideracion el Proyecto del Puerto al Sud, basado sobre la propuesta del Ingeniero Tuson.

Antes de aconsejar la sancion de ese Proyecto, con las modificaciones introducidas últimamente por el Ingeniero citado, la Comision se habia preocupado de averiguar si habia propuestas análogas que exijeren un estudio comparativo. No habiéndose presentado á la H. Cámara otro empresario que Mr. Tuson, y deseando la Comision proceder con el mayor acierto en materia tan grave, solicitó informes del Ministerio de Guerra y Marina, por donde tramitan los asuntos de ese género, y recibió el señor Ministro la nota y los conocimientos que cree deber transmitir en seguida á V. H. para su propia satisfaccion.

Ministerio de Guerra y Marina.

Señor Presidente de la Comision de Hacienda, doctor don Cárlos de Castro

Montevideo, Marzo 29 de 1874.

Tengo el honor de remitir adjunto á V. S. un extracto de los diversos asuntos sobre Puerto que corren por este Ministerio, sin perjuicio de comunicar verbalmente los datos que la Comision creyese necesarios.

Dios guarde á V. S. muchos años.

Firmado—EUGENIO D. FONDA.

Es cópia.

En Setiembre 16 del año 1871.

Don James Farnhan Tuson, propone la construccion de un nuevo Puerto, á inmediaciones del antiguo, á donde puedan entrar los buques de mayor calado, bajo las siguientes condiciones: El Puerto se construirá con arreglo al plano pre-

sentado. La Empresa construirá Almacenes para los Depósitos de Aduana que se alquilarán ó venderán al Gobierno. Los trabajos empezarán dentro del término de veinte y cuatro meses. Dentro de siete años quedará construida la mitad de la obra, y de doce todo el Puerto de refugio. No pido subvencion ni garantía de interés, cediendo al Gobierno la mitad de todo terreno fiscal terraplenado entre alta y baja marea. El Gobierno cederá en propiedad perpétua el terreno submarino comprendido entre Punta Chica y Punta Brava, como tambien los terrenos que resulten fiscales sobre la playa entre alta y baja marea. El Gobierno concederá el derecho de cobrar el impuesto de tonelage, sin que de su pago queden exentos los vapores patentados; la piedra, arena, etc., para la obra, serán espropiados por el concesionario con arreglo á la Ley. La obra no podrá costar mas de *siete millones quinientos mil pesos*.

La Direccion General de Obras Públicas informa que el señor Tuson no presenta los estudios previos necesarios para formar juicio, y se inclina á denegar la concesion por considerar que, mejorando el Puerto actual, noconvendria la construccion de otro á su inmediacion.

La Contaduría General, á pedido del señor Fiscal de Gobierno, informa en términos enteramente favorables al proponente, esponiendo entre otras razones, que la obra proyectada daria un gran valor á la parte Sud de la ciudad, y daria utilidad á los terrenos submarinos hoy sin provecho alguno, cuya mitad se ofrece al Fisco.

El señor Fiscal abunda en las opiniones de la Contaduría, afirmando decididamente la importancia del Proyecto, pero dice á la vez, que solo las HH. Cámaras podrian otorgar la concesion.

El Gobierno resolvió de conformidad con el señor Fiscal.

Firmado—*Daniel Granada*, Oficial Mayor.

Es cópia.

En Abril 22 del año 1873.

Don Xavier Alvarez, Agente de la Compañía denominada «Montevideo Harbour Improvements Company Limited», establecida en Lóndres, se presenta proponiendo la construccion de un Puerto de refugio ó abrigo en el actual, con arreglo á los planos y segun los estudios practicados, cuya relacion acompaña.

La Direccion General de Obras Públicas, informa que el Proyecto del señor Alvarez se reduce al levantamiento del perimetro de la Bahía, y que en falta de estudios científicos oficiales en la Bahía y fuera de ella, que convendria que el Gobierno mandase practicar, no puede darse una opinion fundada, por los peligros eventuales que la construccion de la obra podria acarrear, en perjuicio de las buenas condiciones naturales del Puerto. Dice, además, que no puede desconocerse la inmensa importancia del Proyecto.

El Fiscal de Gobierno apoya á la Direccion y aconseja se nombre una Comision científica, para practicar los estudios á que la Direccion se refiere.

El Gobierno resolvió de conformidad con el señor Fiscal.

Firmado—*Daniel Granada*, Oficial Mayor.

Es copia.

En Abril 11 de 1873.

Don Carlos Burn, presenta un Proyecto para la construccion de un Puerto en Montevideo, cuyas obras consisten en un murallon de mil quinientos metros de largo: un rompeolas de veinte y cinco mil metros de largo; dos mil novecientos metros de muelle, y además, la consolidacion y adquisicion de cuatrocientos cincuenta mil varas cuadradas de terreno; cuyo costo total está calculado en *ocho millones de pesos*.

Las condiciones que exige para ello, son las siguientes: 1.º Facultad de espropiar los terrenos necesarios; 2.º La creacion de un impuesto sobre la navegacion, impuesto que se contiene en el Proyecto accesorio de recursos; 3.º Facultad de emitir Títulos de Deuda, por la cantidad espresada en el mismo Proyecto; 4.º La Empresa percibirá el impuesto, por el espacio de cincuenta años; 5.º Exencion de derechos sobre los materiales importados ó en depósito.

La Direccion General de Obras Públicas se espide en un sentido análogo al del Proyecto del señor Alvarez, siendo el Fiscal de la misma opinion, en cuya conformidad resolvió el Gobierno.

Firmado—*Daniel Granada*, Oficial Mayor.

Los informes que anteceden, proporcionados por el Ministerio de Guerra y Marina, hicieron creer á la Comision que fuera del Proyecto Tuson, que pende de la resolucion de la H. Cámara, solo se habian iniciado dos Proyectos de Puerto en

la Bahía actual, á los cuales no habia dado curso el Gobierno, porque de acuerdo con el dictámen de la Direccion de Obras Públicas y el del Fiscal de Gobierno y Hacienda, consideraba que era indispensable emprender serios y prolijos estudios de las condiciones de la Bahía, para apreciar la utilidad y la importancia de las obras proyectadas.

La Comision de Hacienda creyó, pues, con los datos del Ministerio á la vista, que no habia razon para aplazar la consideracion del Proyecto que sometió á V. H., autorizando la construccion de un Puerto al Sud, sobre la base de la propuesta del Ingeniero Tuson. Fué despues de haber despachado este asunto y de haberse repartido, que se presentaron á la H. Cámara los Proyectos Alvarez y Burn.

La Comision, que tenia de ellos el conocimiento anticipado que le habia transmitido el Ministerio respectivo en el extracto que ha reproducido, no se creyó en el caso de consagrarse inmediatamente á un estudio que no habia de modificar la idea general que á ese respecto se habia formado ya.

Dados esos antecedentes que la Comision se interesa en dejar bien consignados, se comprende que no podia dejar de causar estrañeza á sus miembros que en el momento de entrar á considerarse el Proyecto de Puerto al Sud, se hiciese mocion en el seno de la H. Cámara para que ese asunto volviese á la Comision, á fin de que ésta se espidiera previamente sobre los demás asuntos, aseverándose que habia cinco propuestas sobre Puertos, y entre ellas, mas de una referentes á Puertos al Sud de la ciudad.

Ni la Comision de Hacienda, ni la misma Secretaria de la H. Cámara, conocian la existencia de semejantes expedientes, desde que no se habia dado entrada sinó á dos asuntos: el de Burn, Barcker y C.^a y el de los señores Alvarez y Elliot, sin hablar del Proyecto Tuson.

Eso tenia una explicacion en que va á detenerse la Comision. Al pedir á la Secretaria todos los antecedentes sobre Puertos, la Comision, efectivamente, no halló sinó dos carpetas: la de los señores Alvarez y Elliot, y la de los señores Burn, Barcker y C.^a. Examinando esta última, notó que dentro de ella figuraban tres expedientes mas, iniciado por los señores Mauá, Waring hnos. y C. Cordier. La esposicion de los proponentes Burn, Barcker y C.^a, que la Comision se detuvo á leer con atencion, esplica de una manera algo vaga, esa informalidad. Estos señores se presentaron al Ministerio, solicitando la devolucion de su expediente: el Ministerio resolvió de conformidad, y sin duda por error de la Secretaria, que á estar á los informes pasados á la Comision, desconocia tambien la existencia de otros asuntos análogos á los de Tuson, Alvarez y Burn, se hizo entrega á éste último, de todos los expedientes antes mencionados, que se habian ligado en el Ministerio y que constituian así una sola pieza. Los señores Burn, Barcker y C.^a, apercebidos del error, debieron devolver inmediatamente á aquella Oficina, los expedientes ajencs, de que no podian disponer, pero, prefirieron traerlos, conjuntamente con el suyo, á la consideracion de la H. Cámara. Así se esplica que, bajo una sola carpeta, la de Burn, Barcker y C.^a, figurasen los expedientes iniciados por los señores Mauá, Waring y Cordier; así se esplica la omision que padeció la Secretaria del Ministerio de Guerra y Marina y la ignorancia en que estaba la Secretaria de la H. Cámara, como la Comision de Hacienda, respecto á la existencia de aquellos expedientes, que no era estraño conociese por otra parte el señor Diputado que la reveló, desde que, segun su declaracion, habia tenido ocasion de intervenir como abogado en ese asunto.

Despues de las esplicaciones en que se ha detenido la Comision de Hacienda, no estrañará V. H. que ella se abstenga de entrar á considerar los expedientes

iniciados ante el Ministerio de Guerra y Marina en 1873 por los señores Mauá, Waring y Cordier. En primer lugar, esos expedientes no han venido á la H. Cámara por el conducto competente, y deben ser desglosados del expediente Burn, Barcker y C.^a y restituidos al Ministerio de donde no han debido extraerse de la manera que acusan los antecedentes que la Comisión ha hecho conocer; en segundo lugar, esos expedientes han sido apenas iniciados y carecen de los estudios preliminares que son indispensables para fundar una opinion cualquiera sobre obras de tanta magnitud.

Así, pues, los expedientes que la Comisión se vé en el caso de examinar, acatando la resolución de V. H., se reducen á dos: el Proyecto Alvarez y Elliot, y el Proyecto Burn, Barcker y C.^a, ambos relativos á la construcción de un Puerto de abrigo, en la Bahía actual.

Los señores Alvarez y Elliot proponen la construcción del Puerto por cuenta de la Nación, bajo la base de un empréstito.

El plano de las obras ha sido levantado por el Ingeniero Bateman. Las obras principales que se realizarian en la Bahía, consisten en un rompe-olas de 1,800 yardas de largo, construido de *Pierre-Perduc*—50 piés de ancho arriba y 20 piés sobre el nivel de la baja marea; se escavará un canal profundo hasta la distancia de cerca de dos millas desde la entrada propuesta para el Puerto. El canal tendrá 200 yardas de ancho y 22 piés de profundidad; se dragará á igual profundidad cerca de 240 acres para anclaje de buques grandes; se construirán 3,333 yardas lineales de murallon y desembarcadero, docks, muelles, etc.; el terreno ganado sobre el mar será terraplenado con el material extraído por las dragas del fondo de la Bahía.

Mr. Bateman estima el costo de esas obras en 1.900,000 £. Créese, sin embargo, que debe hacerse el cálculo sobre 2.250,000 £. Don Alejandro R. Mackinnon, por cuenta de quien se hicieron los estudios de Mr. Bateman, propone en una carta dirigida á nuestro Ministro de Hacienda en 1872, la celebracion de un empréstito con destino á la construcción de las obras del Puerto, afectando en garantía, dichas obras y los productos del Puerto. Mackinnon opina que no seria difícil la realizacion del empréstito á un tipo de 83 % bruto. Dado que así fuere, y hay motivos para ereer demasiado, halagador ese cálculo, el empréstito nominal seria de 2.800,000 £, es decir, de 13.160,000 pesos, de los cuales se deduciria un 3 % para comisiones, etc. Calcula así mismo, Mackinnon, que cubierto el interés de la amortizacion de la Deuda, las rentas del Puerto dejarian un sobrante de 123,148 £, para lo que seria indispensable que esas rentas subieran inmediatamente á la considerable suma de 1.500,000 pesos.

La Comisión de Hacienda no entra á examinar ese Proyecto, bajo el punto de vista de la ciencia. Reconoce su incompetencia, y prescinde de discurrir inútilmente sobre los detalles de las obras. Se abstiene así mismo, de abordar la grave cuestion que trae aparejada la idea de la escavacion de un canal fuera de la Bahía, cuyas condiciones, á juicio de hombres competentes, no se han propuesto en parte alguna del mundo, y cuya conservacion se ha considerado por los mismos, imposible, bajo la accion constantemente niveladora de las aguas. Se abstiene igualmente la Comisión, de considerar, bajo el aspecto de la higiene y de la salubridad, el Proyecto de ganar una estension considerable de terreno sobre la Bahía, terraplenándolo con el cieno que se extraiga de la misma, por medio de las dragas.

Apreciando simplemente la parte financiera del Proyecto, que es su deber estudiar y profundizar, la Comisión no vacila en aconsejar el desechamiento de esa propuesta. Prescindiendo de los graves y fundamentales errores de que en esa

parte adolece el Proyecto de los señores Alvarez y Elliot, no puede pensarse seriamente, dada la situación económica del país, en contraer operaciones de crédito de tamaño magnitud, para emprender obras públicas, no reclamadas por una necesidad imperiosa é ineludible.

Pasa ahora la Comisión de Hacienda á ocuparse del Proyecto de los señores Burn, Barcker y C^ª.

Debe hacer notar la Comisión ante todo, que los datos transmitidos por la Secretaría de Guerra y Marina no son enteramente exactos, porque en ellos aparecen confundidas algunas de las condiciones de la propuesta primitiva del señor Burn, quien partía de la base de que la obra se hiciese por cuenta de la Nación, con otras de la segunda propuesta de los señores Burn, Barcker y C^ª, que harían la obra por cuenta de la sociedad. En efecto, el primero de estos señores se presentó al Gobierno, á principios del año anterior, proponiendo la construcción de un Puerto de refugio en la Bahía actual, por cuenta de la Nación y bajo la base de una emisión de Deuda del valor nominal de 14.000,000 de pesos, negociable al tipo de 75 %. El proponente hacía resaltar las ventajas que obtendría la Nación con la realización de su Proyecto. La renta que produciría el Puerto, estableciendo un impuesto de 15 centésimos por tonelada de Registro sobre los buques que entrasen de puertos extranjeros, de 10 centésimos sobre los buques procedentes de puertos nacionales, y de 40 centésimos por tonelada de carga y descarga sobre todos, indistintamente, sería la que pone de manifiesto el siguiente cálculo:

DERECHOS DE PUERTO

Buques de entrada de puertos extranjeros, 700,000 toneladas á 15 centésimos,
\$ 105,000.

Idem idem de Puertos nacionales, 400,000 toneladas á 10 centésimos, \$ 40,000.

CARGA Y DESCARGA

Mercaderías de y para Puertos extranjeros, 1.300,000 toneladas á 40 cents.,
\$ 520,000.

Idem de y para Puertos nacionales, 500,000 toneladas, de las cuales se calcula que la mitad cargará y descargará atracada á las murallas y muelles, 250,000 toneladas á 40 cents., \$ 100,000.

Varias cantidades de diferentes procedencias, \$ 10,000.

Las rentas del Puerto ascenderían á \$ 775,000.

El Ingeniero Burn proponía construir un murallón sobre el mar, que, arrancando de la Usina del Gas, viniese á unirse con la muralla de la Aduana, terraplenando los terrenos que quedasen dentro del murallón y que se computaban en 450,000 varas cuadradas. Deducida de esa área la requerida para la prolonga-

cion de las calles y formación de un boulevard y de una plaza, quedaban á favor del Estado 253,000 varas cuadradas, avaluadas del modo siguiente:

115,000 varas cuadradas á 15 \$	\$ 1.725,000
50,000 idem idem á 20	« 1.000,000
88,000 idem idem á 30	« 2.640,000
	<hr/>
Valor total de los terrenos	\$ 5.365,000

El Ingeniero Burn pidió mas tarde el retiro de su expediente, y no habiendo recaído resolución en su escrito, se presentó de nuevo al Ministerio solicitando la devolución de los planos para introducir modificaciones en ellos. Le fueron devueltos los planos, y poco despues compareció bajo la razon social de Burn, Barker y C.^a, proponiendo realizar las obras por cuenta de la sociedad con arreglo á los mismos planos, y combinando aquellas con obras de desagüe para la Capital.

El nuevo Presupuesto de las obras es estimado en 10.000,000 de pesos.

La Empresa reclama las siguientes concesiones y privilegios:

1.^a La propiedad esclusiva de los terrenos que no sean particulares y los submarinos que se rescaten entre la costa y los paredones proyectados, con escepcion del área necesaria para la prolongacion de las calles actuales, formacion de la plaza, boulevard y sitio del nuevo fuerte.

2.^a El usufructo del Puerto por cincuenta años.

3.^a Exencion de todo derecho de importacion sobre los artículos y materiales de construccion, uso y conservacion.

4.^a Exencion de toda contribucion ó impuesto, directo ó indirecto.

5.^a Exencion del servicio militar para todos los empleados.

6.^a Autorizacion para la cobranza de los siguientes impuestos:

A TONELAGE

Para todos los buques arriba de 10 toneladas que entren al Puerto de cabos afuera.

Nacionales: 20 centésimos moneda nacional tonelada de registro.

Extranjeros: 30 centésimos moneda nacional id. id., para todos los buques arriba de 10 toneladas que entren al Puerto de Cabes á dentro.

Nacionales: 10 centésimos moneda nacional, tonelada de registro.

Extranjeros: 15 centésimos moneda nacional, tonelada de registro.

Y los vapores con privilegio de paquetes 10 y 15 centésimos.

Para todos los buques arriba de 10 toneladas que comuniquen con el Puerto sin entrar en él: 10 centésimos moneda nacional, tonelada de registro.

B MUELLAGE

Para todos los buques que utilisen los muelles de la Empresa, sean nacionales ó extranjeros: 40 centésimos moneda nacional tonelada de peso ó medida que carguen ó descarguen.

C CARGA Y DESCARGA

Para las mercancías que se carguen ó descarguen de los buques, al costado de los muelles, se cobrará sin distincion de bandera.

Por tonelada de peso, 75 centésimos moneda nacional.

Por idem de medida, 1.25 centésimos moneda nacional.

Como ha podido ver la H. Cámara, los terrenos cuya propiedad exclusiva solicita la Empresa, tienen un valor apreciado por el mismo Ingeniero que ha iniciado, ese Proyecto, en pesos 5.365,000.

Si las rentas del Puerto bajo la base de cobrar únicamente un impuesto de tonelaje de 10 y 15 centésimos á los buques que entrasen á él, de Puertos nacionales y extranjeros, y de imponer 40 centésimos por tonelada de carga y descarga, ascenderian á 775,000 pesos, fácil es alcanzar que, con las modificaciones introducidas por la nueva Empresa, la elevacion de los impuestos y las nuevas fuentes de recursos que se proporciona, esas rentas excederian de 1.000,000 de pesos.

Estimando la Empresa el costo de las obras en pesos 10.000,000 y en 5.000,000 próximamente el valor de los terrenos cuya propiedad exclusiva solicita, resulta que el desembolso real para la Empresa seria solo de 5.000,000 de pesos, y que, sobre ese capital percibiria durante 50 años, sin calcular el aumento probable de las rentas, un 20 por ciento: todo ésto sin pagar contribucion alguna sobre los valores considerables que representaria la Empresa, y disfrutando de otras concesiones y privilegios ya mencionados.

La Comision de Hacienda en este caso, como en el anterior, no examina el asunto sinó bajo el punto de vista de los intereses económicos y financieros que en él se comprometen. Encarando únicamente bajo esa faz el Proyecto de los señores Burn, Barcker y C.^ª, lo considera inadmisibile, y no créé necesario, despues de lo que ha espuesto, fatigar la atencion de V. H., estendiéndose en comentarios y observaciones que, por otra parte, surgen á la simple enunciacion de las bases en que reposa.

No dejará, sin embargo, la Comision de Hacienda, de abonar con su opinion, la resolucion adoptada por el P. E. en la grave cuestion de los Puertos proyectados en la Bahía actual.

Muy prudentemente se ha abstenido el Gobierno de dar curso á esas propuestas. Para pensar en emprender obras tan colosales en la Bahía, que podrian crear positivos obstáculos á la navegacion, comprometiendo el destino comercial de nuestra plaza y hasta amenazando destruir las envidiables ventajas naturales de nuestro único Puerto, era indispensable que precediesen el mas estenso y acaba-

do estudio de las condiciones de la localidad y la mas completa seguridad en el éxito de aquellas obras.

No influye poco esa última consideracion para que la Comision de Hacienda se ratifique en su anterior informe sobre el Puerto proyectado al Sur de la ciudad por el Ingeniero Tuson, y que desde 1871 se ha presentado á la consideracion del Gobierno. La necesidad y la conveniencia de dotar á la Capital de un Puerto Auxiliar de refugio, hasta con la idea de facilitar mas tarde la ejecucion de obras importantes en la Bahía, que no podrian realizarse sin el grave inconveniente de obstar al tráfico marítimo, causando sérios trastornos á la navegacion, están fuera de toda duda y de toda cuestion.

Despues del desenvolvimiento que las modernas ideas económicas han alcanzado en el mundo, y del descrédito en que han caido los sistemas artificiales, á favor de los cuales se ha pretendido centralizar el movimiento y la vida comercial de los pueblos, no se esplica satisfactoriamente, que ciertos propietarios y comerciantes del Norte que han ocurrido en queja á V. H., vean en la construccion del Puerto al Sud, que importaria nuevos capitales al país, que vendria á satisfacer necesidades generalmente sentidas, y á dar impulso á nuestra prosperidad, una amenaza de estacionamiento y de retroceso para la localidad en donde se han concentrado los mas valiosos intereses de la capital, y cuya influencia, natural y legítima por lo mismo, lejos de debilitarse con el ensanche y desarrollo de la poblacion y del comercio, está llamada á adquirir, por el contrario, nuevos elementos de vigor y consistencia.

En cuanto á las condiciones acordadas últimamente con el Ingeniero Tuson, son razonables y equitativas, á juicio de la Comision. Si bien la Empresa solicita la garantía del 6 por ciento, en cuyo punto salvan sus opiniones algunos miembros de la Comision, en cambio, cede al Fisco, la mitad de los terrenos que gane sobre el mar, debidamente amurallados y terraplenados, terrenos cuyo importe se calcula en mas de millon y medio de pesos. La garantía es eventual, y en todo caso no durará mas de veinte años; solo se hará efectivo sobre las secciones del Puerto, á medida que ellas se abran al tráfico, no abonándose interés alguno durante el tiempo de la construccion, y restituyéndose al Estado la suma adelantada, una vez que el Puerto empiece á producir utilidades. Veinte años despues de construidas las obras, éstas quedarán sujetas á las Contribuciones generales que impone la Nacion. Cuando el producto líquido de la Empresa esceda del 20 por ciento, ese exceso será divisible entre el Fisco y la Empresa.

Dá la Comision de Hacienda por terminada la tarea que se ha impuesto; créese que los conocimientos que ha suministrado á la H. Cámara con motivo de las diversas propuestas para la construccion de Puertos al Norte y al Sud, la habilitarán para adoptar, con plena conciencia, la resolucion que mejor responda á los intereses públicos. Por su parte, créese ella llenar un deber y rendir un servicio al país, aconsejando nuevamente la sancion del Proyecto ya sometido á la consideracion de V. H., así como la del siguiente:

Proyecto de Decreto

Art. 1.º Devuélvase á los señores Alvarez y Elliot y á los señores Burn, Barker y C.ª, los expedientes relativos á sus propuestas sobre construccion de Puertos en la Bahía.

Art. 2.º Desglósense del expediente Burn, Barker y C.^a, los antecedentes que corresponden á las propuestas de los señores Maná, Waring hermanos y Cordier, y remítanse por Secretaría al Ministerio de Guerra y Marina.

Montevideo, Mayo 15 de 1874.

*Carlos de Castro—Camilo Vila—Juan José Soto
—Felipe H. Lacueva—Eduardo Vidal—Juan
C. Blanco—Agustín de Vedia.*

El señor Presidente—Está á la consideracion de la H. Cámara, en discusion general.

El señor Ramirez—Simplemente para manifestar á la Cámara, que por las razones que indiqué cuando en una sesion anterior se hubo de tratar de este asunto, me abstendré por completo, de influir en la decision de la Cámara con la concurrencia de mi voto.

He dicho.

El señor Vedia—Señor Presidente: el asunto que viene á la consideracion de la Cámara, ha dado lugar á que ella haya tenido que ocupar mucho tiempo en él, por los intereses particulares que se han preocupado de su resolucion y por los intereses que tambien se han agitado en su favor; y ha colocado en una posicion delicada y hasta cierto punto embarazosa, á los miembros de la Comision que aconsejan su sancion.

Precisamente por esta causa, señor Presidente, la Comision de Hacienda ha querido ser bastante esplicita en su dictámen y ha preferido pecar por difusa, á omitir un conocimiento que pudiera habilitar á la Cámara para formar plena conciencia en este asunto.

Apesar de eso, he visto con estrañeza que la esposicion completa y acabada y el estudio á que se ha entregado la Comision de Hacienda en estos asuntos, no la ha salvado de juicios desfavorables, ni de apreciaciones, sin duda, poco meditadas.

Es un deber de los miembros de la Comision de Hacienda, en este caso, tomar en consideracion todas las observaciones que se han hecho á la resolucion aconsejada por ella, para que la Cámara pueda tomarlas en cuenta al adoptar, en este caso, una resolucion definitiva.

Me encuentro, señor Presidente, en este asunto, en una posicion especial, por la circunstancia de haber sido yo quien redactó el primer informe, y quien particularmente se dedicó al estudio del Proyecto de Puerto al Sud: y mis demás colegas de la Comision me pidieron que me encargase de redactar el último dictámen que se ha presentado á la H. Cámara, apesar de haber manifestado yo, y de haber sostenido, tambien, opiniones contrarias á la garantia últimamente solicitada por el Ingeniero Tuson al proponer las modificaciones á su Proyecto.

Por estas circunstancias, señor Presidente, soy talvez yo, entre los colegas de la

Comision, quien mas habilitado me encuentro para descender á los detalles de este asunto. Y-reservándome, sin embargo, votar contra el artículo relativo á la garantía, salvando á ese respecto la integridad de mis convicciones y de mis principios, y abrigando tambien la esperanza de que el Puerto Tuson pueda ser una realidad sin ella, voy á detenerme, cómo he dicho, para tomar en cuenta las observaciones que se han hecho.

Ante todo, señor Presidente, me permito solicitar el permiso de la H. Cámara para leer algunas de esas observaciones; cosa que considero indispensable para ilustrar esta cuestion.

Cuando un Proyecto en que se comprometen tan altos y valiosos intereses, viene á la sancion del C. Legislativo; y cuando se han emitido por la prensa opiniones desfavorables sobre él, considero que es un deber y es un acto tambien de respeto á la opinion, no dejar de tomarlas en cuenta en este recinto.

Uno de los diarios que se ha ocupado de los Proyectos de Puertos, con motivo del último dictámen de la Comision de Hacienda, diario que tengo á la vista, ha dicho estas palabras:

(Lée): «Difícilmente puede concebirse una aberracion mayor que en la que incurre la Comision, prestando su asentimiento al Proyecto Tuson y negándolo al Proyecto Barcker.

«La garantía de 6 % que se pide para el Proyecto Tuson, importará asegurar á la Empresa anualmente una utilidad de \$ 450,000.

«Coexistiendo ese Puerto con nuestra Bahía actual, no puede calcularse que afluyan allí mas de la mitad de los buques que actualmente hacen operaciones en nuestro Puerto, lo que daria, segun los cálculos mismos de la Comision, sobre el producto actual de los derechos, la suma de \$ 300,000 al año.

«Téngase presente que computamos en la mitad, los buques que concurren al nuevo Puerto, lo que es exagerado, desde que existen causas poderosísimas que por razon de la celebridad en las operaciones comerciales, han de retener en nuestro Puerto actual, dos terceras partes, por lo menos, de los buques que en él hacen operaciones.

«Pues bien, así mismo, resultaria un déficit de \$ 150,000 al año, que tendria que integrar la Nacion de sus rentas; déficit que sería mucho mayor, si con menor costo y mas facilidad se construyese otro Puerto en la Bahía.

«No sería posible en ese caso la competencia, y la Nacion se veria recargada inútilmente, con erogaciones innecesarias y que no tienen por objeto la satisfaccion de ninguna necesidad.

«Así, la Comision rechaza un Proyecto que no exige de la Nacion compromiso ninguno y acepta otro que compromete sus rentas.»

Señor Presidente: todas estas apreciaciones están basadas en un profundo error.

Debo empezar por decir, que al tomar en cuenta estas apreciaciones, prescindo completamente de mis opiniones individuales con relacion á la garantía solicitada por la Empresa Tuson. Lo único que me propongo, señor Presidente, es, no contribuir con mi silencio sobre este punto, á que los mismos partidarios de la garantía del Estado pudieran sacar ventaja de la prescindencia que se hiciera á este respecto, de las opiniones que se han vertido.

A este respecto, debo decir, que la Comision de Hacienda no ha hecho el cálculo á que se refiere aquí este diario. En ninguna parte, ha dicho la Comision de Hacienda que el nuevo Puerto al Sud, tendria de entrada al año, la cantidad de 3.000,000 \$ que se asigna aquí; y en ninguna parte podria decirlo tampoco, sin prescindir completamente de los mismos datos y de los mismos informes detallados en que ella se ha fundado para aconsejar una resolucion á la Cámara.

La Comision de Hacienda no ha hecho otra cosa que referirse á los cálculos que ha juzgado prudentes, hechos por el mismo Ingeniero Tuson, tomando en cuenta el número de toneladas que entran hoy al Puerto y el que se ha supuesto que entrarían una vez que se abriese al tráfico marítimo, la primera seccion del nuevo Puerto.

Se ha calculado que desde el año 70 hasta la fecha, el tráfico marítimo ha aumentado en 100,000 toneladas anualmente; y tomando esa misma base, el señor Tuson ha calculado que por un aumento gradual de mil toneladas, en 1881, (tiempo en que vendria á abrirse la 1.^a seccion del Puerto), el número de toneladas ascenderia á 2.300,000. Suponiendo que el 65 % de esa suma corresponda á los buques que han de cargar y descargar en el nuevo Puerto, y fijando un peso por tonelada sobre la carga y descarga de efectos, se obtendria una entrada bruta de 1.500,000 pesos. Deduciendo de esa suma un 70 % para gastos, quedarian 450,000 \$; ó sea mas de 11 % sobre los 4.000,000 que importaria la primera seccion del Puerto y sobre cuya cantidad vendria á hacerse efectiva la garantía, en primer lugar.

Estos son los cálculos á que se ha referido la Comision de Hacienda.

Al afirmarse que la garantía del 6 % á que el Estado se obliga, importaria para la Empresa una utilidad de 450,000 pesos, se ha partido de la base de que esa garantía viniera á hacerse efectiva inmediatamente sobre el costo total de las obras del Puerto; es decir: sobre los 7.500,000 pesos. Y no es así, señor Presidente, como ha podido verlo ya la H. Cámara: la garantía vendria á hacerse efectiva á los 7 años, sobre el costo de la primera seccion del Puerto; es decir: garantía que vendria, pues, á ser de \$ 240,000 sobre los 4.000,000 \$:—Y si se toma sobre la base de los dos millones trescientas mil toneladas de entradas al año, que vienen á ser 450,000 \$, resultaria que habria un sobrante sobre lo que tendria que pagar el Estado.

Pero, señor Presidente: aun suponiendo que el Puerto Tuson, como se afirma, exijera una erogacion de 150,000 \$ anuales al Estado; y aun suponiendo lo imposible, es decir: que ese desembolso se hiciese durante los 20 años que ha de durar la garantía segun el Proyecto en discusion, resultaria, que al término de ese tiempo, el Estado habria desembolsado 3.000,000 de pesos, en cumplimiento de la obligacion que se habria impuesto.

Y bien, señor Presidente: el otro Proyecto sobre el cual informa la Comision, el Proyecto de los señores Burn, Barcker y C.^a, que se dice no exige absolutamente compromiso ninguno al Estado, viene á exigir de él, como se ha visto ya, una suma en terrenos que adquiriria sobre la Bahía, importante de cinco millones trescientos sesenta mil pesos,—tal como están apreciados esos terrenos por uno de los mismos Ingenieros que han hecho la proposicion.

Se vé, pues, señor Presidente, que si se trata de parangonar los dos Proyectos, la comparacion, de ninguna manera puede ser desfavorable al Proyecto Tuson que está en discusion. Este, suponiendo que ese desembolso, (que se dice tal), que hiciera la Nacion anualmente, se efectuára, en realidad, durante los 20 años, solo habria desembolsado 3.000,000 de pesos, durante ellos; mientras que el nuevo Proyecto exige inmediatamente al Estado, un valor de mas de cinco millones de pesos.

Se dice, señor Presidente, en el diario citado:

(Lée): «Si Burn, Barcker y C.^a, se comprometen á hacer un Puerto, realizando enormes beneficios, sin comprometer las rentas públicas, y Tuson no puede realizar su empresa sinó comprometiendole esas rentas y con probabilidades problemáticas de utilidad, es una prueba evidente de que hay *ventajas naturales* que concurren á beneficiar el Puerto propuesto por Burn y Barcker.»

«Si las rentas nacionales no se afectáran, si fuera solo el interés individual quien estuviera comprometido en la contienda, no habria razon ninguna, para no facilitar y no hacer realizable por disposiciones mas ó menos liberales, la construccion de los dos Puertos.»

«Pero, desde que las rentas generales van á ser afectadas en favor de uno de ellos, es debèr de los Poderes públicos examinar cuál es el mas económico; cuál es, el que es favorecido con mayores *ventajas naturales*; cuál, en fin, dá garantías de ser menos oneroso á la Nación.

«De dos Proyectos de Puerto, uno que se presenta cuesta *cinco millones*, y otro siete millones y medio. . . .»

Bastan, señor Presidente, estas proposiciones, despues de los datos que suministra el informe de la Comision de Hacienda, para persuadirse del profundo error en que ha estado el autor de esas líneas.

El Proyecto del Puerto de los señores Burn, Barcker y C.^a, á estar á las bases en que lo propuso, cuesta efectivamente, cinco millones: es al empresario, señor Presidente, á quien le cuesta; pero no es al Estado. Las obras se estiman en 10 millones de pesos y los empresarios se reembolsan en mas de la mitad de la suma, con los terrenos submarinos que adquirieran, y piden, además, el usufructo del Puerto, durante 50 años, estableciendo para ello, los derechos de que dá conocimiento el dictámen de la Comision de Hacienda; derechos que importarian sin duda, una carga gravosísima para el comercio; puesto que los empresarios se prometerian sacar de entradas, próximamente sobre millon y medio de pesos; cuando el primero de esos señores, que propuso la construccion de la obra por cuenta de la Nación, solo podria tener de entradas, estableciendo módicos derechos, 775,000 \$.

No es pues, exacto, señor Presidente, que cueste solo cinco millones; y se ha prescindido notablemente, en estas apreciaciones, de un importante detalle de la propuesta Tuson.

Además de eso, señor Presidente, debe tenerse en cuenta que la Comision de Hacienda se ha preocupado, muy fundadamente, de los inconvenientes, de los peligros y de las dificultades que ofreceria la construccion de un Puerto en la Bahía actual, dada la falta de estudios indispensables; y los peligros que se correrian de autorizar una obra sin esa base indispensable, en el único Puerto que tiene la Capital.

El mismo diario, señor Presidente, en cuyas apreciaciones me estoy deteniendo, refiriéndose á la parte del informe de la Comision de Hacienda que se relaciona con el Proyecto de los señores Alvarez y Elliot, dice lo siguiente:

(*Lée*): «Si á estas consideraciones, (ias que se refieren al empréstito para efectuar estos trábajos), se agrega la circunstancia de carecer de estudios serios y científicos sobre la situacion y condiciones de la Bahía actual, lo que dá lugar á la mayor incertidumbre sobre los resultados que pueden dar esos trábajos, talvez cegando nuestro hermoso Puerto, y comprometiendo para el porvenir la importancia comercial de nuestra plaza, fácil es apreciar la sensatez y cordura que ha presidido en el rechazo de ese Proyecto que aconseja la Comision.»

Bien, pues, señor Presidente: estas reflexiones que se aplican al Proyecto de los señores Alvarez y Elliot, son perfectamente aplicables tambien, y acaso con mayor razon, al Proyecto de los señores Burn, Barcker y C.^a, que se refiere tambien á la Bahía actual, y en cuyo caso hay la misma carencia de estudios que en el primero.

Si la Comision de Hacienda, pues, ha procedido con sensatez y cordura al aconsejar el rechazo del Proyecto de los señores Alvarez y Elliot, fundada en las

consideraciones á que se refiere el diario de que me ocupo, ha tenido igual sensatez, igual cordura, al aconsejar el rechazo del otro Proyecto.

Los dos Proyectos son para construir un Puerto en la Bahía actual; y los dos, respecto á estudios preliminares, se encuentran exactamente en la misma situación.

Dice tambien, señor Presidente, que la Cámara podría autorizar al P. E. para que llamase á propuestas para la construcción de un Puerto de abrigo, dando un plazo razonable para que sea posible la realización de los estudios, etc.

Y otro diario, que tengo á la vista tambien, opina en igual sentido: cree que el P. E. debía mandar practicar los estudios indispensables, y luego de obtenidos, llamar á propuestas sobre la base esa.

La Comisión de Hacienda, señor Presidente, cree haber tenido á este respecto, muy serias consideraciones para no haber optado por la base de la licitación, tratándose de una obra de esta magnitud.

Crée la Comisión de Hacienda, que el sistema de la licitación, muy conveniente, muy equitativo, muy moral en muchos casos, no es de ninguna manera aplicable á obras de tanta magnitud, cuya concesion no puede de ninguna manera hacerse, sin haber obtenido antes esos estudios, que demandan indudablemente, sacrificios de tiempo y de dinero: hombres de renombrada capacidad.

Para decidirse en contra de la base de la licitación, no han dejado de influir en el ánimo de los miembros de la Comisión, las reflexiones que con este motivo hacia el Ingeniero Bateman, autor del Proyecto de Puerto cuya Empresa representan los señores Alvarez y Elliot, y en favor de la cual se pronuncia precisamente el diario que opta por la licitación en estos casos.

Habla así este señor:—(léa). «La Comisión asevera», (refiriéndose á la Comisión de Ingenieros que informaba). «La Comisión asevera finalmente, que el método de la licitación, recomendado por ella, ha sido empleado en muchos casos y siempre ha dado excelente resultado. La primera observacion que tengo que hacer á este informe, es que yo no creo que haya posibilidad de encontrar peor sistema que la licitación que se recomienda, y estrañaría muchísimo que la Comisión pudiera demostrar por un solo ejemplo, en cualquier país, que la licitación para obras importantes como éstas, haya dado un resultado satisfactorio. Los hombres mas necesitados y de menos esperiencia harian competencia y los mejores nunca entrarían por ella. Ellos tendrían demasiado ocupado su tiempo, para gastarlo en incertidumbres, y se encontrarían en una posición demasiado elevada en su profesión, para someterse con el riesgo de perjudicar su reputación, á la decisión del que pudiera ser un tribunal muy incompetente é ignorante.»

Esto dice, señor Presidente, el célebre Ingeniero Bateman, cuyo Proyecto, como he dicho ya, se recomienda precisamente por uno de los diarios que abogan por el sistema de la licitación.

La Comisión de Hacienda, señor Presidente, no ha dejado de hacerse cargo, apesar de que solo incidentalmente ha venido este Proyecto á la Comisión, de la protesta que con motivo del Proyecto de Puerto al Sud, han elevado varios vecinos y propietarios del Norte.

Por mucha consideracion que personalmente merezcan muchos de los señores que suscriben esa protesta, la Comisión, como lo manifiesta en su dictámen, no ha podido dejar de ver en ella el eco de intereses y de preocupaciones, con que por mucho tiempo todavía tendria que luchar toda iniciativa importante.

En todo tiempo, efectivamente, se han hecho sentir esos intereses y esas preocupaciones, en lucha con toda reforma proyectada; ya sea en el orden moral ó ya en el orden material. Están todavía muy frescos en la memoria, señor Presidente, ejemplos que hablan con bastante elocuencia en este asunto: sabemos lo

que en nuestro país se ha tenido que luchar para implantar toda obra nueva que viniera á pugnar con esos intereses mal comprendidos.

No es ese un mal de nuestro país: es un mal que en todas partes se ha experimentado con la misma intensidad. Y refiriéndome al Proyecto que preocupa la atención de la H. Cámara, diré también, que esas resistencias se han hecho sentir igualmente en las mas grandes ciudades de la Europa, en Lóndres, en Liverpool y en otras, donde, cuando por primera vez se han venido á proponer obras de esta especie, se han sentido heridos y se han sublevado todos los intereses de esas localidades, que se han creído perjudicados por el progreso y por el engrandecimiento que esas obras traerían. Pero el buen sentido ha triunfado de esos pequeños intereses y de esas resistencias oscuras; ¿y cuál ha sido el resultado? . . . que en lo que se creía ver una amenaza de estacionamiento y de retroceso para las localidades, se ha encontrado por el contrario, un elemento poderoso de engrandecimiento. . . .

(*Apoyados*).

. . . . Y esto es, señor Presidente, lo que ha de suceder también en nuestro país.

Y mucho ha podido esa convicción en mí, señor Presidente, para interesarme especialmente en el estudio del Proyecto que está á la consideración de la H. Cámara, y para prestarle, como le prestaré, mi voto en general; sintiendo únicamente, no poder hacer lo mismo en la cuestión de la garantía.

He dicho.

(*Muestras de aprobación en la barra*).

El señor Presidente—Si no se hace uso de la palabra, se votará.

Si se dá por suficientemente discutido el punto.

Los señores que estén por la afirmativa, en pié.

(*Afirmativa*).

Si se pasa á la discusión particular de los dos Proyectos dictaminados por la Comisión, y de que se ha dado lectura.

Los señores que estén por la afirmativa, en pié.

(*Afirmativa*).

Quedan en discusión particular.

Siendo este el objeto que formaba la orden del día, y no teniendo otro de que ocuparse la H. Cámara, será convocada para la sesión inmediata del lunes, para tomar en consideración, en particular, los Proyectos que se han tratado en la sesión anterior en discusión general.

Si no hay alguna observación que hacer. . . .

Hago presente á la H. Cámara, que con motivo de haberse excusado un miembro de la Comisión Militar, nombro para sustituir al señor Diputado Bustamante, al señor Diputado Vazquez Sagastume.

Queda levantada la sesión.

(*Se levantó la sesión á las nueve y diez minutos de la noche*).