

señor, ¿Y contamos nosotros con los elementos de defensa necesarios para contener la invasión en esos puntos? ¿Podríamos impedirla sólo con el ferrocarril? El ferrocarril nos permitiría, concediendo mucho, llevar hombres; pero si no se le completa con el artillamiento conveniente de Iquitos, con una escuadrilla fluvial de las condiciones necesarias para la defensa de las cabecezas de los ríos, como se tiene del otro lado que puede temerse la invasión, ésta se realizará á despecho del ferrocarril. ¿Y habrá dinero, con el empréstito, para adquirir los citados elementos?

Si hemos estudiado, pues, Excmo. señor, que el ferrocarril al oriente no puede llevarse á cabo con este empréstito en las condiciones deseadas; que por lo mismo que es obra tan importante, por todos anhelada, sólo debe practicarse después de estudios detenidos y de cálculos perfectamente comprobados; si se ha demostrado que no se compensan los sacrificios que va á hacer la nación con el propósito de construirlo, y sobre todo que esos sacrificios están muy lejos de ofrecer seguridades para la eficacia de la obra, conforme al plan propuesto: es conclusión natural y patriótica que se impone la de oponerse al contrato. (Aplausos).

He cumplido con mi deber, Excmo. señor; debo pedir á lo honorable Cámara perdones por haberla fatigado; pero antes de concluir debo dirigirme á mis honorables compañeros para evocarles la figura de la patria; para pedirles que prescindan absolutamente del criterio partidista y voten de conformidad con sus conciencias. Es necesario tener fe, Excelentísimo señor, como nos la han pedido; pero no la fe ciega del musulmán, la fe cobarde de la irreflexión; sino la del propio raciocinio y de las fuerzas efectivas del país; porque no obstante, Excmo. señor, de que hay aptos y videntes para el Gobierno de la República, ella tiene asechanzas que vencer y muchos peligros que evitar. (Aplausos prolongados en la barra y en los bancos de los representantes; el orador es felicitado.)

El señor **Presidente**.—Siendo la

hora avanzada se suspende la sesión.

Eran las 7 h. 5 m. p. m.

Por la redacción.

L. E. Gadea.

Sesión del martes 6 de marzo de 1906.

Presidencia del H. señor

Miró Quesada

Continuando la sesión á las 4 y 30 p. m., con asistencia del señor ministro de hacienda, el señor presidente concedió el uso de la palabra al señor Málaga Santolalla.

El señor **Prado y Ugarteche**.—Excmo. señor: He solicitado de los señores diputados que tienen concedido el uso de la palabra, me permitan que en la estación actual haga una rectificación. Si VE., pues, me concede la palabra, haré uso de ella.

El señor **Presidente**.—Continúe su señoría.

El señor **Prado y Ugarteche**.—En la sesión de ayer el honorable señor Valle hizo una acusación á mi persona q' dió motivo á la amistosa intervención del honorable señor Pérez. Bajo el punto de vista personal, las declaraciones hechas por el honorable señor Valle, han puesto término, á mi modo de ver, de un modo absoluto á este incidente, pero han dejado en cambio, una afirmación que considero de toda necesidad sea rectificada, tanto para el curso del debate, tanto en lo que ella me atañe, cuanto en lo que se refiere á la compañía nacional de recaudación.

El honorable señor Valle sostuvo que creía que yo al defender el contrato de empréstito, había precedido casi suggestionado por la natural influencia que mi puesto de presidente del directorio de la compañía nacional de recaudación, había podido aún involuntariamente, ejercer en mi espíritu para obtener ó conservar en lo que se refiere á la administración y á los intereses de esa compañía, diferentes utilidades ó ventajas. Esta afirmación debe partir y tener como base el hecho implícitamente supuesto por su señoría, de que el contrato de empréstito que se discute contiene alguna

eláusula por la cual la compañía nacional de recaudación puede obtener algunas utilidades ó ventajas.

Su señoría ha sufrido á este respecto un error eraso, una equivocación completa y radical. La compañía nacional de recaudación no tiene en este contrato ventaja, utilidad ni provecho de ninguna especie, muy al contrario sufre perjuicios directos en este orden en sus intereses. Y si el criterio de su señoría se pudiera aplicar á mí, habría forzosamente que llegar á la conclusión inversa de que en este debate prescindo yo de todo interés de esta naturaleza; y que posponiendo aún pequeños intereses personales, he sostenido solo en esta H. Cámara mis convicciones como representante de la nación, con prescindencia absoluta de los intereses de la compañía nacional de recaudación y de los míos propios.

Lo voy á demostrar á la H. Cámara, rápidamente, de una manera evidente é incuestionable.

El contrato celebrado por el Gobierno con la compañía nacional de recaudación en marzo de 1905, ó sea hace un año, estipuló de una manera concreta, que el Gobierno entregaba á la compañía la recaudación de todas sus rentas, por siete años, con exclusión expresa, de conformidad con la cláusula 2a., de la administración del ramo de tabacos que dice:

“Artículo 2o El— Gobierno no podrá retirar de la administración de la compañía los ramos puntualizados en la cláusula anterior, con la excepción del de tabacos;”

La cláusula 12 del mismo contrato determina:

Artículo 12.—El Gobierno se reserva el derecho de disponer del ramo de tabacos cuando lo estime conveniente, y en compensación reconocerá á la compañía derecho á la mitad de la comisión de lo que la renta produzca en el año en que se le prive del mismo, durante un período de tres años, si para la expiración del contrato hubiera de trascurrir éste ó mayor tiempo, ó por el que falte para el vencimiento, si el tiempo que hubiere de trascurrir fuese mayor”.

La condición, pues, que establecía el contrato fué la siguiente: de que la compañía debía renunciar al

50 por ciento de la recaudación, en el momento en que el Gobierno tuviese á bien disponer del ramo de tabacos. De manera que si el Gobierno disponía de este ramo, la compañía, pues, sufría un quebranto que recibía á título de indemnización sólo el 50 por ciento de la comisión que, por la recaudación de la renta, debía percibir, perdía efectivamente el otro 50 por ciento. La compañía pues, sufría un quebranto directo con la celebración de este contrato. Naturalmente no estaba en el interés de ella, hace un año, no celebrar el contrato por oponerse á la estipulación de esta cláusula, que era una limitación eventual de sus comisiones; pero hoy, en el hecho, en el momento en que se le priva de la recaudación del ramo de tabacos, y si por este contrato se le privase, la compañía sufriría una merma en sus intereses, una disminución en sus comisiones.

Ahora, Excelentísimo señor, la compañía precisamente estimando lo contrario, para impedir que le sea relevada de la administración de la renta del tabaco y para impedir la pérdida que, conforme á estas disposiciones, sufriría en el caso de que el contrato se llegara á ejecutar, ha resuelto ofrecer y ha ofrecido dos puestos en su directorio á los representantes del Banco Alemán, con el objeto de que el conocimiento perfecto que estos personeros tengan de la manera y forma cómo se administra por la compañía la renta del tabaco, impida en el hecho que el Banco Alemán quiera administrar esa renta, con perjuicio de los intereses de la compañía. Y entonces, Excmo. señor, á la inversa precisamente de lo equivocadamente supuesto por el H. señor Valle, nosotros, los directores de la compañía, hemos convenido en dar puestos en el directorio, los hemos ofrecido á esos personeros para el caso de que el contrato se celebre reduciendo y rebajando con ello la parte de utilidades que, conforme á los estatutos, corresponde al directorio, sufriendo de esa manera la relativa, aunque apreciable limitación que á los emolumentos del directorio corresponde. De manera, pues, que si interés hubiera en este asunto, personalmente y en nombre

de la compañía, interés directo habría para que el contrato no se realizara, porque de esa manera retendría la administración del ramo de tabacos y la considerable comisión que le reporta, y sus directores no sufriríamos la efectiva reducción en los emolumentos determinados por los estatutos.

No hay ninguna otra disposición en el contrato en debate que se refiera, ni tenga relación, de ninguna manera y en ninguna forma, con la compañía nacional de recaudación; no puede, pues, en consecuencia, sostenerse este aserto en forma alguna.

Y esta no es una afirmación que yo hago, aparte de que es del todo concluyente, sino que voy á dar lectura, para mayor ilustración de la H. Cámara, á la manera y forma cómo este asunto fué planteado por el directorio de la compañía nacional de recaudación, á su junta general de accionistas.

El acta de dicha reunión dice lo siguiente:

Junta general extraordinaria de 7 de febrero de 1906.

En Lima, á los 7 días del mes de febrero de 1906, reunidos en el local de la compañía nacional de recaudación los accionistas de la misma convocados, extraordinariamente, con el objeto de solicitar su autorización para modificar el artículo 15 de los estatutos; hallándose presentes 32 personas que por sí y sus mandantes representaban 12 mil 864 acciones ó sea un número mayor que el requerido por el artículo 35 de los mismos estatutos para esta clase de reuniones; el presidente, doctor don Mariano I. Prado y Ugarteche, declaró constituida la junta.

Se leyó y aprobó el acta de la sesión anterior, de 7 de diciembre del año próximo pasado.

En seguida, el señor presidente manifestó que en el contrato celebrado con el supremo Gobierno para la recaudación de impuestos, éste se había reservado el derecho de retirar á la compañía el ramo de tabacos en el momento que lo estimara conveniente, debiendo abonarle, en este caso, como lucro cesante, la mitad de la comisión que á la renta corresponda; que en virtud de esta estipulación, y habiendo celebrado

el Gobierno un empréstito de £ 3 millones para construcción de ferrocarriles, á cuyo servicio estaba afectada, por ley especial, la renta de tabacos, había llegado el caso previsto en aquel contrato; que el directorio, deseando que la compañía conserve la administración y recaudación de todos los ramos que le han sido confiados, se había esforzado porque no se le retirara el de tabacos, y, con tal fin, había ofrecido al Gobierno las facilidades compatibles con el interés de la compañía para la posible ejecución del citado empréstito, conservando ésta la administración del tabaco; que á mérito de esas gestiones y no habiéndose estipulado en el contrato ajustado entre el Gobierno y la compañía qué parte de las Lp. 84,000 asignada para gastos debía aplicarse á cada ramo, el directorio había sostenido y comprobado, que, verificando todos sus gastos, en común, al retirársele la administración del tabaco, no podía rebajarse esa asignación, sino en las cantidades que importaban la fabricación de timbres y el arrendamiento de almacenes de depósito, pues estas dos partidas constituían el único gasto especial que ocasionaba á la compañía el mencionado ramo; que, en consecuencia, el Gobierno había reconocido este derecho y por ello había acordado con los grupos de capitalistas q' iban á realizar el empréstito, las siguientes condiciones: 1.º Que el ramo de tabacos continuara administrado por la compañía durante el año en curso; que en enero de 1907, si el Gobierno resuelve implantar el régimen del estanco, haría conocer oportunamente las bases de su constitución y administración, para que hagan sus propuestas la compañía y el Banco Alemán, teniendo éste la preferencia, en igualdad de condiciones; que si se determina á continuar el sistema actual, dicho Banco podrá entonces optar por cualquiera de estos tres medios: porque siga la administración del tabaco á cargo de la compañía, porque pase á la Compañía Nacional Salinera, ó por el establecimiento de una nueva institución que se encargue de ella; siendo entendido que en los dos últimos casos, el Banco Alemán sólo podrá disponer de Lp. 2,000 anuales para todos los

gastos, quedando á su cargo el pago del lucro cesante reconocido á la compañía; y que en el primer caso el Banco, como está convenido para el presente año, continuaría representado en nuestro directorio por dos personas que al efecto designe, las que además de los derechos y obligaciones inherentes al cargo de director, conforme á los estatutos, podrán fiscalizar especialmente todas las operaciones concernientes al tabaco.

Resumiendo:—dijo el señor presidente: “El directorio pide á la “junta autorización para reformar “el art. 15 de los estatutos de la “compañía, en el sentido de aumentar su número con los dos representantes que designe el Banco Alemán, quienes podrán ejercer amplia fiscalización en las operaciones concernientes al ramo de tabacos.”

Los señores Cámpora y Bracale hicieron algunas observaciones que fueron contestadas por la mesa.

Puesta al voto la moción del directorio, en los términos propuestos por el señor presidente, fué aprobada por unanimidad.

Se levantó la sesión.

Es copia fiel.—

Benjamín Avilés.

He demostrado, pues, Excmo. Sr. q' en el criterio de la compañía, con las disposiciones del contrato, esto constituye una merma en sus utilidades, y que en manera alguna podía yo haber procedido, ni sugerido siquiera por el interés siempre relativamente natural que pudiera haber tenido, como presidente del directorio, en todo aquello que no se hubiese opuesto aquí en lo menor á los altos intereses del Estado.

Respecto á la segunda parte de la alusión, debo declarar que, miembro del partido del gobierno, tengo sí la independencia de carácter bastante para no apoyar del supremo gobierno sino los proyectos que estén en armonía con mis convicciones; y si yo he apoyado el que está en debate, es porque guarda unidad absoluta con aquello que yo he manifestado, y que constituyen, á mi modo de ver, las verdaderas aspiraciones nacionales. (Aplausos).

El señor Presidente.—El H. señor Málaga Santolalla, tiene la palabra.

El señor Málaga Santolalla.—Exc-

mo. señor: Cuando en 1904 formaba parte de la Comisión de Obras Públicas, defendí con verdadero interés el dictamen que sobre construcción de ferrocarriles firmé con los demás miembros de la comisión en mayoría.

Posteriormente, cuando en el año pasado el Supremo Gobierno solicitó del Poder legislativo que se considerara comprometida en la ley de 1904 la reconstrucción de las distintas líneas férreas de Ilo á Moquegua y de Yonán á la Viña, me pronuncié entusiastamente por tal reconstrucción y poco consecuente me manifestaría con mis antecedentes parlamentarios, si ahora que se trata de arbitrar fondos para la construcción de estos ferrocarriles, por escrúpulos de monja ó por timideces de niño, negara mi voto aprobatorio al empréstito en debate. No, Excmo. señor, yo no soy pesimista; tengo fe ciega en los destinos de la república, y estoy plenamente convencido de que el producto del empréstito se aplicará en la construcción de ferrocarriles. No temo que se repita nuestra vergonzosa historia de guerras civiles y de dilapidaciones, y porque profeso estas ideas, no con la fé tímida sino fanática del musulmán, porque las profeso con la fé clarovidente del profesional que conoce las riquezas de nuestro territorio y puede apreciar sus necesidades, por eso me pronuncio, clara y terminantemente por la aprobación del empréstito, y votaré por él, porque confío q' en la discusión particular que de cada una de sus cláusulas se haga, podrán introducirse algunas modificaciones que considero indispensables.

Pero, prescindiendo de los antecedentes invocados, si yo hubiera estado vacilante, indudablemente que el discurso del H. señor Gazzani me hubiera decidido á votar por la aprobación del empréstito, pues S.Sa. nos ha dicho: que los empréstitos solo son admisibles en caso de guerra exterior ó para practicar obras públicas de inaplazable necesidad, y al efecto manifestó que Francia había recurrido á este medio, primero para pagar la indemnización de la guerra franco-prusiana, y segundo para la apertura de los canales de Suez y de Panamá; y como yo entiendo que

la construcción de ferrocarriles que han de cruzar nuestro territorio, son para el Perú obra más necesaria é importante que la apertura de los canales en que se empeñó Francia fuera de sus fronteras, ha llegado pues la ocasión de apelar á los empréstitos, y en consecuencia debemos decidírnos por su aprobación.

Me voy á permitir rectificar los erróneos conceptos que en materia de ferrocarriles se han emitido en el debate. Al efecto analizaré los argumentos que en relación con este tema se han aducido por los señores de la oposición. Procuraré ser conciso y me limitaré á señalar hechos concretos y á suministrar cifras, que si bien darán al debate cierta aridez, tienen en cambio la abrumadora elocuencia del tres y dos son cinco; pero como en ocasión no lejana el H. diputado por San Martín ha dicho, que hacer estadística es una de las maneras de faltar á la verdad, para que las cifras que yo dé merezcan su confianza y la de esta H. Cámara, apelo al testimonio de mi distinguido amigo el señor doctor Sousa, quien puede decir si fueron ó no exactas las cifras que en relación con sus valiosas propiedades mineras, di, cuando se publicó mi monografía sobre la provincia de Hualgayoc.

El H. señor Gazzani, ha dicho: "Yo sostengo que fuera del contrato es posible la construcción de ferrocarriles". Indudablemente que esto es posible, y no solo la de los ferrocarriles proyectados, sino también la de otros muchos que beneficiarían á cada uno de los demás departamentos de la república; pero si va á construirse un kilómetro por año y por departamento, ¿de qué servirán esos ferrocarriles? ¿Cuándo estarán terminados? ¿O pretende acaso S.Sa. que aquí se haga lo que en el Ecuador, que comenzado su ferrocarril de Guayaquil á Quito durante la administración de García Moreno, han trascurrido ya tantos años y esa línea no ha salvado aún las dos terceras partes de la distancia que ha de recorrer? No, Excmo. señor: los ferrocarriles para que sean provechosos deben ser construídos de un modo rápido é inmediato y como el capital es la única fuerza propulsora de esa construcción, el

Perú que cuenta con un Gobierno de decidida voluntad, para hallarse en aptitud de emprender tan importante obra, no tiene otro medio que decidirse por el empréstito.

Después decía S.Sa. "Se sabe, aunque imperfectamente, el valor del ferrocarril de la Oroya á Huancayo, se conoce también el costo del de Sicuani al Cuzco, no obstante de que el Ministro de Fomento ha declarado que esa ruta ha sufrido modificaciones que han dado por resultado el que se haya prolongado por algunos kilómetros". No se alarme S.Sa.: las modificaciones introducidas en el trazo de Checacupe no pasan de seiscientos metros, no llegan siquiera á un kilómetro, y su costo no es sino de Lp. 900; y por lo que respecta al ferrocarril de la Oroya á Jauja y Huancayo, el presupuesto que de él se ha hecho por el ingeniero señor Valdizán, es exacto y no aproximado.

Nos hablaba después del ferrocarril de Ilo á Moquegua y nos decía: "Con respecto á este ferrocarril el señor Ministro de Hacienda ha declarado que su costo es de 70,000 libras, sin incluir el material rodante". A este respecto me va á permitir S.Sa. que le diga que está en un error, porque el costo de esa línea, inclusive el material rodante, es de Lp. 72,500, según presupuesto del ingeniero Masías.

Agrega el H. señor Gazzani: "Con respecto del ferrocarril de Yonán á la Magdalena, el señor Ministro de Fomento ha dicho que no se trata de una reconstrucción sino de una construcción." Yo conozco perfectamente esa ruta, y cualquiera que sea el trazo que se haga, la suma de Lp. 3,750 por kilómetro, será suficiente para llevar á feliz término esa línea, por una región que tiene verdadero valor, tanto en el reino animal como en el mineral y el agrícola, según demostraré después.

El mismo H. señor Gazzani nos decía: "El victorioso rival del doctor Alzamora ha querido demostrar su firmeza y energía de carácter llevando adelante los ferrocarriles de penetración, cuando el señor Alzamora, siendo presidente del partido civil, se había pronunciado por los ferrocarriles longitudinales". Yo

creo que el Presidente de la República no ha necesitado recurrir á este medio para demostrar sus energías, y pienso que si se ha decidido por los ferrocarriles de penetración ha sido porque comprendía que ellos eran más importantes para favorecer el desarrollo de nuestros departamentos del interior y para preparar el futuro ferrocarril intercontinental, que en otras condiciones sería menos provechoso sino se le daba ramales que le llevaran los diferentes productos de ambas faldas de los Andes.

Refutando los argumentos del H. señor Cornejo, cuya ausencia lamento, voy á dar respuesta á las observaciones que S.Sa. hizo: "Los sacrificios que la construcción de los ferrocarriles va á imponer al país ¿están compensados siquiera con las ventajas que puedan producir? Nadie honradamente, nadie podrá contestar que sí". Yo, Excmo. señor, con toda honradez declaro que los ferrocarriles proyectados corresponderán á los sacrificios que demandan su construcción; y sí, pues, los ferrocarriles existentes han producido en 1895, Lp. 97,433; en 1900, Lp. 163,309; y en 1905, Lp. 209,143, ¿por qué los nuevos ferrocarriles que han de atravesar ricas regiones, no han de producir iguales resultados? Con tanta mayor razón cuanto que el país marcha ya, rápidamente, por la vía del progreso.

¿Cuáles son las ventajas comerciales y económicas del ferrocarril á Huancayo? ¿Por qué hemos de considerar esta línea más útil que otra cualquiera, la de Ica á Ayacucho ó la de Lima á Huacho, por ejemplo?

Repito que siento que no esté presente el honorable señor Cornejo, porque podría decirle que la región de Jauja y Huancayo es por demás importante, y quien quiera conocerla con detalles, puede recurrir al cuerpo de ingenieros de minas, que sin ser la oficina de estadística de la república, su bien preparado director ha prescrito á sus comisionados que cuando recorran una región, no se limiten á los datos mineros, sino que también deben considerar todos aquellos que contribuyan á hacer conocer la importancia de la localidad visitada; en esa institución existe el estudio del ingeniero Due-

ñas, por el q' se verá q' en Huancayo hay 40,000 cabezas de ganado vacuno, 160,000 de lanar, 35,000 de ganado de cerda, 5,000 de mular y caballar, y 20,000 de asnal; que allí se producen 60,000 kilos de lana y 360 toneladas de trigo, 20,000 de cebada y 5,000 de papas. Una idea de la industria apícola en Jauja y Huancayo se tendrá si se considera que mensualmente se despachan por el ferrocarril central 2,000 cajones con un contenido de un millón de huevos. (Risas.)

Se ha dado preferencia á esa ruta y no á la de Ica, porque según el estudio del ingeniero Dueñas, la corriente comercial de Ayacucho tiende á desarrollarse por Huancayo, y si se avanzan, pues, algunos kilómetros por ella, se beneficiarán á la vez esas dos regiones.

Se prefiere ese ferrocarril al de Lima á Chancay, porque, además de dos compañías de vapores existe una numerosa flota de botes huachanos que hacen el servicio de trasportes.

"Sicuaní y el Cuzco están unidos por una buena carretera, mientras tanto hay departamentos en los cuales se viaja todavía por las trochas que hace tres siglos abrieron los conquistadores".

Nueva teoría es sin duda aquella de que los caminos carreteros excluyen á los ferrocarriles y si se le acepta, no habrá menos que convenir en que estando Lima y el Callao ligados por una carretera que por cierto es superior á la del Cuzco, los ferrocarriles Central, Inglés y Eléctrico no han debido construirse. Refiriéndome á la carretera de Sicuaní al Cuzco, debe saber el h. señor Cornejo que el transporte por ella, según tarifas que tengo aquí, corresponde para mercaderías de quinta clase á 2 y medio centavos por cada 46 kilogramos de peso y por kilómetro recorrido, siendo de 144 kilómetros la longitud de la carretera, entre tanto que ese mismo transporte hecho por ferrocarril se reduciría á solo medio centavo por quintal (de 46 kilogramos y por kilómetro), á juzgar por las tarifas del ferrocarril de Mollendo á Arequipa. Para que S.Sa. tenga una idea de la importancia del Cuzco, y de lo necesario que para su desarrollo es la construcción del ferrocarril, bástele saber que solo en coca se transportan á Europa produc-

tos que llegan á más ó menos dos millones de soles. No puedo creer sino que S.Sa. sufrió error al habiarnos de las trochas que hacen tres siglos hicieron los conquistadores, pues bien sabido es que lejos de preocuparse siquiera por la conservación de las espléndidas vías de comunicación que encontraron, tuvieron la incuria de dejar destruirse los magníficos caminos y canales que nos legaron los incas.

“Antes qu hacer pasar ferrocarriles por las carreteras es necesario construir caminos”.

Esto es tan evidente que el Gobierno, comprendiendo las necesidades, ha emprendido la obra con verdadero estusiamo. Yo invito á S.Sa. á pasar por el ministerio de fomento y allí obtendrá del distinguido jefe de la sección de caminos los datos que sobre carreteras y caminos de herradura solicite, pudiendo citar entre los primeros los siguientes:

Oroya á Tarma 40 kilómetros. Ica á Ayacucho 275 kilómetros. Ambo á Huánuco 25 kilómetros. Pasco á Piscocuecho 100 kilómetros. Casma á Huaráz 100 kilómetros. Recuay á Caraz 120 km. y entre los caminos de herradura: Piscocuecho á Santa Ana 90 km. Huaráz á Callán 22 km. Tarma á Chanchamayo 110 km. y últimamente el ingeniero Manuel Ignacio Masias ha hecho los estudios del camino que partiendo de Cajamarca llegue hasta Chachapoyas, capital del departamento de Amazonas.

“¿Y qué decir de la línea á la Magdalena? La experiencia está hecha: cuantos viajan de Cajamarca á la costa ven todavía en la árida cuenca del Jequetepeque los restos del antiguo ferrocarril á la Viña. ¿Qué grandes bienes produce este ferrocarril?”

La experiencia no está hecha, ese ferrocarril fué concluído en 1877 y no hubo tiempo de apreciar sus beneficios, porque el año siguiente en 1879, un huaico destruyó, no la línea sino los puentes, y como sobrevino la guerra con Chile, la falta de reconstrucción de esos puentes y el abandono en que todo se dejó, trajo como consecuencia la posterior destrucción de la línea ferrea. El h. señor Cornejo y todos los que han atravesado esa ruta lo han hecho con la precipitación del viajero que está ansioso por llegar al término de la

jornada, pero yó que he hecho un detenido estudio de ella, puedo decir á S.Sa. que esa cuenca, encierra valiosas riquezas y así se tiene en el reino mineral, los ricos yacimientos de Chilete que solo en una extensión de 250 metros de los 4700 metros que comprenden sus filones, se ha comprobado la existencia de minerales por valor de un millón trescientas diez mil libras, y para llegar á estas minas bastará avanzar sólo 50 kilómetros de la línea férrea proyectada. Además á 20 km de la Magdalena se encuentra la región del Colloador, que si bien sus minerales son pobres, pues sólo tienen seis gramos de oro y 130 de plata por tonelada métrica y 7 por ciento de cobre, son sumamente abundantes.

A 12 y 22 km. del futuro término del ferrocarril, se hallan los yacimientos de Yucud con 40 por ciento de cobre y 2 km. de plata por tonelada métrica y los de Monterayo con 20 por ciento de antimonio.

En el reino vegetal, la provincia de Cajamarca produce solo para atender á las necesidades del consumo 7000 toneladas de trigo, 3000 de maíz, 35,000 de cebada. El ferrocarril á la Magdalena no será improductivo porque la sola falda occidental de Cumbe, convenientemente cultivada, será bastante para abastecer de trigo la costa del Perú.

En el reino animal, la provincia de Cajamarca posee 30,000 cabezas de ganado vacuno, 9000 de yeguarizo y mular, 120,000 de lanar.

Por el ferrocarril que partiendo de Pacasmayo solo tiene 65 kilómetros hasta Yonán, se transportan actualmente mercaderías por valor de 1,200,000 soles. La construcción de los 65 kilómetros que median entre Yonán y la Magdalena, no solo tendrá por base el acarreo de los diferentes productos señalados, sino que también facilitará el transporte de los desgraciados braceros que alforja al hombro hacen en dos ó tres días penosos viajes para llegar á los valles de la costa. Con el ferrocarril aquellos viajes se harán cómodamente en cinco horas y entiéndase que en materia de población Cajamarca ocupa el segundo lugar en la república, siendo el departamento de Puno el primero y por lo que respecta á densidad de la población, el departamento de Cajamarca ocupa la primea línea, pues tiene 13 y pico de

habitantes por kilómetro cuadrado, cuando en igualdad de condiciones, Lambayeque que entra en segundo lugar, solo tiene diez.

La construcción del ferrocarril á Cajamarca tendrá como consecuencia inmediata la apertura de caminos carreteros al valioso asiento mineral de Hualgayoc, y á la progresista provincia de Cajabamba, que si bien es la de más reducida extensión territorial, es en cambio la más rica é importante del departamento.

El honorable señor Cornejo, cuyo discurso estoy refutando, decía: ¿Qué misterioso encanto tendrá esa línea á Huancayo, tan predilecta de los hombres del gobierno? ¿Qué nuevo Klondike se ha descubierto en sus alrededores? Espero que no terminará el debate sin que se aclare este punto”.

Efectivamente que yo no podría desperdiciar al ocasión de aclarar la dudas que al respecto tiene el honorable diputado por San Martín. Los hombres del gobierno tienen predilección por ella, porque reúne las siguientes ventajas. Favorece una región rica y por demás importante en los tres reinos de la naturaleza; facilita el comercio con su vecino departamento de Ayacucho. es un paso de 120 kilómetros dado sobre el ferrocarril intercontinental y más que todo en relación con el ferrocarril de Sicuani al Cuzco, que también es por demás importante y tiene condiciones análogas al de Huancayo, constituyen los eslabones extremos de la cadena de progreso, ó sea del ferrocarril longitudinal por el que parece tienen los señores de la minoría. El famoso Klondike por el que suspira el honorable señor Cornejo, existe realmente en Huancayo, allí hay ricos yacimientos de molibdeno que tan alto precio alcanza en el mercado, allí hay extensos filones cupríferos y los muy importantes mantos carboníferos de Jatunhuasi, llamados no solo á satisfacer las necesidades de nuestro mercado, sino también á hacer el servicio de los ferrocarriles del centro y al Ucayali. Algo más señores, ese carbón sustituirá con gran ventaja á la leña, con la que actualmente se alimentan, y se alimentarán mañana con carbón, en vasta escala, los cal-

deros de nuestras lanchas de navegación fluvial.

Voy á referirme, Excmo. señor, al discurso del honorable señor Valcárcel. Su señoría nos decía: “No se conocen ni siquiera los puntos inicial y terminal de esta línea al oriente”. Ciertamente es que no se conocen los puntos extremos del ferrocarril en proyecto; pero sí los de otras numerosas rutas, y la divergencia de opiniones solo estriba sobre cuál será la más económica y la que dé mejores resultados al país. El mismo honorable señor decía: “Si no se conocen estos puntos iniciales es muy posible que después se introduzcan modificaciones en el trazo de la línea y que, por ellas, tenga que atravesar quebradas de 40 ó 50 metros, cuando antes solo debiera franquear las de 4 ó 5 metros de extensión, lo que exigiría desde luego la colocación de puentes de extensión considerable”. Pero, como todo está sujeto á la ley de compensaciones, de verificarse las modificaciones á que se refiere el honorable señor Valcárcel, es muy posible q' en cambio tenga que recorrer ese ferrocarril menor número de kilómetros y puentes que en su longitud estén considerablemente disminuidos. Yo daría datos, como los obtendidos de los estudios hechos por el ingeniero señor Cipiani, en que cita un total de puentes de solo 200 metros, para todos ellos, sin que ninguno tenga más de 30 metros de longitud.

Después manifestó su señoría que en la “Pampa del Hambre”, el agua se desbordaba con frecuencia y que de este modo cubriría á momentos la línea para darnos un ferrocarril periódico, á lo que se agregaría la necesidad de estar cambiando de durmientes, porque se pudrirían.”

Yo no puedo creer que el honorable señor Valcárcel haga tan poco favor á los ingenieros; porque, no digo un ingeniero, ni un carrilero, ni un cualquiera, por más ignorante q' fuera, sería capaz de atravesar á construir un ferrocarril q' se sabe está espuesto á inundaciones periódicas. Esto no es siquiera aceptable en los tiempos que vivimos.

“La Pampa del Hambre” no es una superficie completamente horizontal y encajonada de tal manera que allí pudiera estancarse el agua.

No, Excmo. señor, Se le llama pampa por su extensión; ella tiene una suave pendiente que, por pequeña que sea, basta para que corra el agua. Pero, después de todo, Excmo. señoría qué referirse á la pampa del Hambre, cuando ninguno de los trazos conocidos va por allí?

También nos hablaba el honorable señor Valeárcel de lo que importaría la traslación de los rieles, durmientes y la de todos los materiales necesarios para la construcción de ese ferrocarril. A este respecto y por lo que hace á durmientes, no debe preocuparse su señoría, puesto que en la montaña hay maderas en abundancia y de superior calidad, las que serán aprovechadas para la construcción de esa línea férrea. Tratándose de rieles su transporte no importa á la nación sino un 30 por ciento de lo que cuesta en las tarifas del ferrocarril central, porque así está convenido.

Finalmente el honorable diputado por Camaná dijo: "los ingenieros

Viñas y Delgado pasaron por la montaña con otros fines y solo con su visita ocular hicieron ese cálculo, pero de allí á lo que en realidad se llama cálculos, perfiles y presupuestos hay un abismo."

El ingeniero señor Delgado y algunos otros han sido contratados expresamente por la Peruvian Corporation, para estudiar la línea del ferrocarril al oriente, y todos ellos han hecho estudios y los han hecho con citas y datos de todo el camino explorado. Y quien guste puede acercarse al ministerio de fomento y allí encontrará perfiles longitudinales y transversales, planos, presupuestos y todos los datos necesarios. Luego, el ferrocarril al Perené está amplia y perfectamente estudiado.

Paso, Excmo. señor, á refutar los argumentos del honorable señor Boza, y aunque me había propuesto limitarme exclusivamente á los que se relacionan con los ferrocarriles, como su señoría, al comenzar su discurso, hizo una alusión á mi persona, me veo en el caso de replicarle. Comenzó su señoría así: "Dijo alguien en otra oportunidad que yo fui el autor de los impuestos, y debo declarar solemnemente que sí, que es verdad; propuse impuestos para grandes fines, para dar al Perú inmigración, irrigación y ferrocarriles.

Pero de ese proyecto mío se tomó la parte aflictiva, los impuestos, y se dejó de lado la parte útil, los ferrocarriles: y así es como soy yo el autor de los impuestos.

Fuí yo, Excmo. señor, quien desde esta tribuna, refutando los argumentos de alguien, que cuando en setiembre de 1904 se discutían las elecciones presidenciales, echaba al partido civil en cara el ser autor de los impuestos, decía entonces que dichos impuestos habían sido hechos efectivos por ese partido, pero que su iniciación se debía á un distinguido miembro del credo demócrata, al honorable señor Boza, quien las propuso en su proyecto de "Fomento Nacional", y si entonces cometí la falta de que se me inculpa ahora, muy arrepentido de ella, doy al respecto la más amplia satisfacción á su señoría, á quien considero muy complacido de ver realizados sus ensueños, pues el impuesto á los fósforos los ve destinados á servir de garantía á la Compañía Nacional de Navegación, el impuesto al consumo del tabaco va á aplicarse al servicio de los ferrocarriles, y los demás impuestos, sin estar destinados á un fin determinado, figuran en el presupuesto de la república, y de ellos se toman las sumas que demandan los estudios de irrigación de la costa, la perforación de pozos artesianos y todo cuanto tiende á favorecer el desarrollo económico del país.

Ocupándose de los ferrocarriles decía el honorable señor Boza:

1o.—Yo pregunto á los señores del gobierno ¿en los dos años trascurridos qué habéis hecho para estudiar los ferrocarriles? ¿No es verdad que estamos hoy en idénticas condiciones á las de entonces?" Esto no es exacto, Excmo. señor, hace dos años no se conocían los detalles que ahora se tienen sobre los ferrocarriles de Sicuaní al Cuzco, ni de la Oroya á Jauja y Huancayo; entonces no se habían hecho los estudios que hoy existen, solo se tenía una simple orientación; por consiguiente no son idénticas las condiciones como se asevera. Como me ocuparé en último término del ferrocarril al Ucayali, entonces á la vez que refutaré los argumentos del honorable diputado por Ica, replicaré también á los demás señores que han impugnado este ferrocarril.

20.—“Creo indispensable recordar q' nuestro propósito firme, decidido, es procurar la construcción de ferrocarriles, y que tal propósito está abonado por nuestros antecedentes en el asunto, cre: necesario recordar que en los primeros proyectos venidos á esta honorable cámara, tendentes á la construcción eficaz de ferrocarriles, fueron proyectos demócratas”.

Por cierto que no abonan al partido demócrata los antecedentes que ahora invoca el honorable señor Boza; porque el país, sabe perfectamente que su señoría inició el aumento de impuestos en su proyecto de “Fomento Nacional”, que el honorable señor Sousa fué el autor de ese patriótico y bien meditado proyecto por el que se votaba en el presupuesto de la república 3 millones de soles anuales para la construcción de ferrocarriles, pero es el caso que llega el momento de dar forma práctica á tan felices iniciativas, y no sólo los autores, el partido todo á que pertenece sus señorías, se constituyen en enemigos de sus propias iniciativas y así se les vió luchar tenazmente combatiendo el aumento de impuestos, como se les ve hoy luchar con el mismo empeño para obstruccionar la construcción de los ferrocarriles que ellos mismos proyectaron. No, honorables señores de la oposición; es preciso no ser egoístas sino liberales y generosos, y si pues reclamais para el partido demócrata las glorias de la iniciación de vuestros proyectos, dejad al partido civil la satisfacción de realizar obra tan altamente patriótica como es la construcción de ferrocarriles.

30.—“En el ferrocarril á Huancayo no habrán más que rieles y aquella vía que no contará con material rodante no sé como va á dar facilidades á los pueblos que se trata de servir. El ferrocarril llevado de Yonán á la Magdalena, que podríamos comparar á uno que fuera de Lima á Chosica, queda al pie de la cordillera, no son sino 65 kilómetros avanzados hacia Cajamarca”.

El material rodante para el ferrocarril á Huancayo está avaluado en Lp. 67.400 y esta cifra se halla comprendida dentro del millón de libras con que se proyecta hacer los ferrocarriles diferentes del Ucayali.

Por lo que respecta al ferrocarril de Yonán, con los 65 kilómetros que se proyecta prolongarlo, llegará á la Magdalena que solo dista 30 kilómetros de Cajamarca. Ya al refutar los argumentos del honorable Sr. Cornejo he dicho ver las grandes ventajas que tendrá para aquel departamento la prolongación de esos 65 kilómetros, por lo que su señoría llamó la árida cuenca del Jequetepeque. Los productos minerales, vegetales y ganaderos del territorio comprendido por ambas márgenes del río, serán bastantes para hacer productivo á ese ferrocarril. Los cajamarquinos nos contentamos por ahora con que la línea férrea vaya hasta la Magdalena y cuando haya llegado allí, mañana que el país continúe la era de progreso en que por suerte ha entrado los que entonces representen ese departamento, gestionarán con el mismo ahinco con que nosotros lo hacemos ahora, la prolongación del ferrocarril de la Magdalena hasta el mismo Cajamarca.

40.—“El ferrocarril de Ilo á Moquegua se encuentra en condiciones especiales. El valle de Moquegua es uno de los más desgraciados de la república por la escasez de agua y otras causas; llevar un ferrocarril de Ilo á Moquegua sin contemplar las otras necesidades de ese valle es un sarcasmo”.

No hay tal sarcasmo en la construcción de ese ferrocarril porque además se han contemplado las demás necesidades del valle de Moquegua y tan es así, que el gobierno ha hecho practicar los estudios de su irrigación por el hidrólogo señor Hud que ha permanecido largo tiempo allí, al frente de una comisión cuyos estudios tiene ya el cuerpo de ingenieros, y además el honorable señor doctor Barrios, senador por esa provincia, solicitó y obtuvo que se consignaran por lo pronto en el presupuesto general de la república Lp. 3,000 para la perforación de pozos que suministren el agua necesaria á la irrigación.

50. “La construcción de 1,000 kilómetros de ferrocarril en un período de tiempo verdaderamente estrecho, va absorber una cantidad de brazos que originará serios peligros á todas nuestras industrias.”

El honorable señor Boza tendrá que convenir en que sus temores al

respecto son infundados, si considera q' de esos mil kilómetros, quinientos corresponden á cuatro ferrocarriles que han de beneficiar á cuatro departamentos diferentes y muy distantes unos de otros, todos ellos bien poblados y que por consiguiente podrán suministrar los braceros necesarios para la construcción de esas líneas, y tratándose del ferrocarril al Ucayali, me voy á permitir darle á su señoría un dato que por provenir de un correligionario político suyo, espero que le merezca completa fe. El señor Juan Durand en un folleto que ha publicado sobre el ferrocarril al oriente y que aquí tiene su señoría, dice que: "para la construcción de ese ferrocarril podrá contarse con ocho mil operarios á un jornal ínfimo de 40 centavos."

Termino con la argumentación del honorable señor Boza, manifestando la sorpresa que me causa el verio convertido en acérrimo enemigo del empréstito, pues recuerdo que cuando en 1904 se discutía la ley de ferrocarriles, ocupándose su señoría del ferrocarril intercontinental, del que forma parte el de la Oroya á Huancayo y de Sicuani al Cuzco, nos decía "que según comunicaciones del señor doctor Elmore, delegado ante el congreso pan-americano, para la construcción de este ferrocarril bastaría que el Perú diera á la compañía una subvención de 800 á 1000 libras por kilómetro y que "consigna una partida de 70 á 80,000 libras en el presupuesto anual de la república, podría hacerse con esa suma el servicio del empréstito que fuera necesario colocar para atender á tal subvención". Y si pues el honorable diputado por Ica pensaba así, de lo que existe constancia en el diario de debates que aquí tengo, "si entonces ya preconizaba el empréstito" ¿por qué ahora que ve la posibilidad de su realización se pronuncia en contra de él? Yo me explico la causa, Excmo señor: su señoría quiere ser consecuente con sus antecedentes parlamentarios y ya he dicho que los señores de la minoría tienen muy felices iniciativas, pero también el deliberado propósito de oponerse á la realización de sus propias iniciativas cuando es el partido

civil el que ha de darles forma práctica.

Analizando ahora los argumentos de mi distinguido amigo el señor doctor del Valle, decía su señoría que según datos que había tomado en los anales de obras públicas, los 1374 kilómetros de línea ferrea actualmente existentes en la república tenían un valor de Lp. 21.000,000 y que si esto era así, sería imposible construir con solo Lp. 3.000,000 los 900 kilómetros proyectados. Yo debo manifestar á su señoría que según datos que he tomado de la misma fuente que él, correspondientes á la edición de 1890, esos ferrocarriles solo representan un valor real de Lp. 4.876,339 explicándose la diferencia de Lp. 16.123,661 que existe entre una y otras cifras por diferentes causas, entre las que puede citarse: 1o. el menor costo que por el adelanto que se ha alcanzado en la cederurgia, tiene el material fijo, pues ahora puede conseguirse la tonelada de rieles de acero, por la cuarta ó quinta parte de lo que antes importaba igual peso de rieles de fierro; 2o. por el menor costo y perfeccionamiento del material rodante, y 3o. por el derroche que entonces se hizo del dinero, pues ferrocarriles que se concedieron por fuertes sumas fueron construidos hasta por la tercera parte del valor de la concesión, y si su señoría quiere convenirse de que hubo entonces derroche de dinero, no tiene sino que molestarse en leer la obra del doctor Casós, titulada el "Bacerro de Oro", en la que encontrará numerosas referencias sobre el ferrocarril de Chancay y otros, y si pues 1374 kilómetros de vías férreas importan 4.876,339 libras, los 900 kilómetros proyectados podrán construirse perfectamente con la suma proveniente del empréstito.

Todos los argumentos con que los señores de la oposición al empréstito, han impugnando la construcción del ferrocarril al oriente, pueden reducirse á los siguientes:

1o.—La vía al oriente no está estudiada, esa región es completamente desconocida, se trata de un ferrocarril mitológico.

2o.—La parte que del empréstito se dedica á la construcción del ferrocarril al oriente, es insuficiente para el fin á que se le destina.

3o.—El ferrocarril al oriente no solo será improductivo, sino que tampoco satisfará á necesidades políticas ni estratégicas.

4o.—El Ucayali no es navegable en su confluencia con el Shahuaya, y aun en el caso que llegara á construirse el ferrocarril, la navegación solo podrá hacerse por embarcaciones de pequeño calado.

Refiriéndose á la primera observación, pregunto yo á sus autores: ¿Los estudios definitivos de un ferrocarril son absoluta, terminantemente necesarios para la construcción de éste? yo puedo afirmar que nó, Excmo. señor, y para demostrarlo voy á hacer una serie de citas históricas, y así se tiene que cuando el cuerpo de ingenieros presentó al zar de Rusia los estudios del ferrocarril que había de unir San Petersburgo con Moscú, al preguntar el zar cuál es el trazo del ferrocarril, los ingenieros señalándole una línea roja sinuosa le dijeron ésta, y entonces tomando el monarca una regla y lápiz, unió los puntos extremos por una línea recta y así se construyó ese ferrocarril.

El ferrocarril á Arequipa, fué estudiado por los ingenieros Blume y Echegaray, partiendo de Islay, y sin embargo se le hizo partir de Mollendo, sin que existieran estudios previos, y mientras que el cuerpo de ingenieros avanzaba á vanguardia estudiando el trazo, los carrilanos construían la parte ya estudiada, así y en estas condiciones se salvó el famoso paso de Caguinalla, que llaman la atención de técnicos y empíricos. El nuevo trazo del ferrocarril y el primitivo de Blume y Echegaray empalmaron en Guasamayo que está más ó ménos á 30 kilómetros de Arequipa, y como el ferrocarril de Mollendo tiene 1731 kilómetros, se construyeron 112 en las condiciones que dejo indicadas.

Para el ferrocarril central se tenían tres puntos de partida: la bahía de Chancay, el valle de Lurín y el valle del Rímac; se eligió este último y mientras se construía la sección de Lima á Chosica, las avanzadas de los ingenieros estudiaban el paso de las alturas de San Bartolomé.

El ferrocarril del valle de Chicama, fué estudiado, partiendo de Huanchaco y se le construyó te-

niendo como origen el puerto de Salaverry.

Así podría seguir haciendo citas de otros ferrocarriles peruanos, y, entre estos no puedo dejar de mencionar uno del que están aún latentes los recuerdos; me refiero al ferrocarril de la Oroya al Cerro de Pasco que fué estudiado por los ingenieros, Elmore y después por Rey y Basadre, y con este último estudio tomó la concesión el señor Thordicke, quien la traspasó á la Cerro de Pasco Mining Company; los ingenieros de ésta hicieron el estudio de un nuevo trazo y cuando se comenzó á tender la línea férrea se adoptó otro trazo distinto, y si pues los ejemplos á este respecto abundan, si hay esos precedentes ¿qué inconveniente hay para mientras se construye la sección ya expedita de Lima al Perené se estudie definitivamente el tramo que queda entre ese lugar y el Ucayali.

“La región del Oriente es completamente desconocida” y el H. señor Boza agregaba, “yo no la conozco, pero tampoco la conoce nadie.”

Esta aseveración de S.Sa., como otras que ya he tenido ocasión de refutar, tampoco es exacta, y tan conocida es esa región que voy á citar las opiniones de diferentes personas, muchas de las que, han sido confirmadas por ingenieros.

El ingeniero señor Fernando Carbajal en una memoria á la que voy á dar lectura, en parte dice: “¿Cuál sería el mejor trazo para el ferrocarril oriental? Muchas son las rutas ideadas, puede decirse que cada departamento tiene la suya, pero las principales son: La de Paíta al Marañón, una por Lambayeque, una del Cerro de Pasco por el Hualaga á Yurimaguas. Una del Cerro de Pasco por el Huallaga al Ucayali. Una del Cerro de Pasco por el Huallaga al Pachitea y una de la Oroya por el Perené al Alto Ucayali. Pero siendo el ferrocarril al Oriente netamente político y estratégico, hay que alejar las soluciones del norte y concretarse á los trazos centrales. ¿Cuál sería de estas la más aceptable? la que abriese regiones más prósperas para asegurar su sostenimiento y en mi concepto reúne estas condiciones, la ruta que partiendo del Cerro de Pasco, pasa

Huánuco, y continúa por el Huallaga, hasta una latitud conveniente y trasmontando el ramal oriental, vaya á caer al Bajo Ucayali en Puca Allpa ó al Pachitea, cerca de su desembocadura."

"Sobre la sección del Cerro á Huánuco existen estudios definitivos hechos por diferentes ingenieros. Esta sección se sostendrá por sí, y dará para sostener aunque sea en parte la sección posterior, pues debiendo trasformarse pronto el Cerro de Pasco en uno de los centros mineros más importantes del mundo, constituiría un vasto mercado de consumo para los productos de Huánuco que ahora sólo tienen relativa salida."

"La segunda sección de Huánuco á Puca Allpa ó Pachitea, tiene muchas ventajas, que fácilmente se ponen de manifiesto. En primer lugar, el factor de las altitudes es muy favorable, pues el ramal oriental que separa las hoyas del Huallaga y Ucayali es bajo y tiende á desaparecer, de manera que aprovechando de una obra conveniente no se necesitarían de grandes desarrollos. Aunque los terrenos con bajos en las inmediaciones de los ríos, no por eso dejan de existir ramales y contrafuertes que permitirán construir en el bosque una sólida vía; si se llegara á Puca Allpa, por ejemplo, se tendrá allí una espléndida altura para construir la población que tiene que ser consecuencia al final del ferrocarril."

"Se llegaría así al corazón de nuestro Oriente, en un punto que permitirá satisfacer con igual solitud á todas nuestras fronteras."

La ruta de la Oroya al Ucayali por el Perené, consta de dos partes: la primera que ha sido detenidamente estudiada por el ingeniero señor Delgado con una longitud de 270 kilómetros y la segunda que teniendo como punto de partida aquellos estudios, ha sido reconocida por los ingenieros señores Cipriani y Kauffmann, hasta Cumaria, con una longitud total de 500 kilómetros desde la Oroya hasta Cumaria en el Ucayali. Las conclusiones á las que ha llegado esta comisión, son las siguientes:

1a.—No sólo es posible unir por medio de rieles una de las orillas del Perené, tomando como punto de

partida la confluencia del río Antis ó Auchiqui, ó la margen izquierda del Ucayali, sino que la línea férrea puede trazarse por terrenos de condiciones topográficas é hidrográficas que permitirán una construcción más fácil que la que se efectuaría en la sección de Puerto Wertheman al referido Auchiqui, sobre la que existen estudios definitivos de la línea férrea llevados á cabo por el ingeniero Eulogio Delgado con presupuesto y demás detalles.

2a. El término elegido situado en la desembocadura del Shahuaya, en el Alto Ucayali, "es navegable" y accesible durante toda época á embarcaciones á vapor comerciales: en estiaje de 3, 4 y 5 pies de calado, según sea la intensidad de la viciante, variable de un año á otro, habiéndolo sido en el de 1905, época de nuestros estudios á las de 5 pies.

3a. Entre el Auchiqui y la desembocadura de Shahuaya se presentan dos rutas diferentes que ofrecen condiciones de practicabilidad para trazo de línea férrea: 1a. Auchiqui, Pajonal, cabeceras del Unini, siguiendo su curso hasta las proximidades de su confluencia, para luego tomar la margen izquierda del Ucayali hasta el Shahuaya, y 2a. Auchiqui, Pajonal, origen del Catsingare y confluencia del referido Shahuaya, ofreciendo esta última tres variantes.

4a. El desarrollo de la línea en cualquiera de los casos no será mayor de 230 km.

5a. Sea cual fuere el trazo que se adoptara, atravesará inmensas extensiones muy aparentes para ser colonizables.

6a. El terreno predominante en casi toda la longitud de la línea es arcilloso, no ofreciendo grandes dificultades, "los trabajos de explosión" se efectuarán con relativa facilidad; y

7a. La longitud total de los varios puentes que se tendrá que construir no será mayor de "200 metros."

El señor Enrique Bottger de larga residencia en la montaña, donde ha abierto trochas siguiendo el curso de las aguas y crestas de los cerros, estudiando la topografía del terreno entre los ríos Paucartambo, Perené, Palcazu, Pachitea y Ucayali, preconiza una línea férrea que partiendo de Carhuamayo termine en la desembocadura del Pachitea; y si

bien el señor Bottger no es un técnico cuya opinión tuviera autoridad digna de cita, la ruta por él señalada tiene la opinión favorable y autorizada de la comisión del estado mayor general del ejército y la del señor Roberto Letts. Las conclusiones á que llega el señor Bottger, cuya ruta recomienda también el ingeniero señor Darío Valdizan, son las siguientes: 1o. "La línea partirá de la estación de Carhuamayo é irá á un puerto permanente en la desembocadura del Pachitea que tiene profundidad para embarcaciones de 9 pies de calado, teniendo una extensión total de 435 km. descompuestos así:

De Carhuamayo á Huallaga, en terreno descubierto, sin obstáculo para el trazo, 65 km.

De Huallaga á Puerto Palcazu, atravesando espesos bosques, 155 km.

De Puerto Palcazu á Puerto Shabona, en terreno llano, 135 km.

De Puerto Shabona á la desembocadura del Pachitea, en bosques raros, 80 km.

Total: 435 km.

"De este trayecto los 155 km. comprendidos entre Huallaga y Puerto Palcazu, son los que mayor dificultad ofrecen, pero su estudio podrá hacerse en seis meses con un costo de 480 libras."

"2o. La línea proyectada tiene en su trayecto tres puertos temporales de noviembre á junio; dos en el Palcazu y Puerto Victoria, para embarcaciones de tres pies de calado, teniendo un puerto permanente para siete pies todo el año, en Shabona."

"3o. A 90 kilómetros de Carhuamayo comienzan los bosques y terrenos libres de cultivo y á 158 en Umarupunis comienzan los terrenos llanos que continúan hasta la desembocadura del Pachitea."

"4o. Esta ruta termina un grado más arriba que la estudiada por el ingeniero Cipriani, reduciéndose así la navegación en el Ucayali y el brazo queda á 80 km. de Huánuco y á 70 del valle de Chanchamayo."

"5a. Sólo habrá que expropiar para la línea 65 km. de terreno."

"El ingeniero Letts que en 1893 reconoció esta ruta dice: "La vía partiría de Carhuamayo á Ninacaca para trasmontar la cordillera de Huachon que es muy baja, siguiendo al este por una de las quebradas que en el trayecto se presentan; de allí

á la sierra de Yanachaga, no hay ninguna dificultad."

"Las alturas de Culebrabamba y Candelapampa son de 11,000 á 13,000 pies, pero la pampa de Junín está á 14,000 pies y entre ésta y los lugares citados el terreno baja poco."

"Puedo asegurar que hay buenas quebradas y "que todo el trayecto se presta para un ferrocarril."

"La única dificultad sería la cordillera de Yanachaga, que tiene 10 mil pies sobre el nivel del mar en el caso que no hubiera una abra más baja, pero parece que estas existen hacia el norte y sur."

Los valles de Yanachaga, están á 6,500 pies y habría que subir por el O. 3,500 pies y bajar por el este 5,800 pies, llegando así á las pampas del Palcazu."

"En todo el trayecto sólo hay cuatro ó cinco ríos que pasar."

Vea, pues, el H. señor Boza que si él no conoce la región del Oriente hay quien la conozca, y con tantos detalles que á mí me ha sido posible proporcionarlos á la H. Cámara; pero si estos datos, no obstante hallarse confirmados por la autorizada opinión de ingenieros, inspiran desconfianzas á SSA., voy á suministrar otros que no dudo le merezcan la más absoluta fe, toda vez que ellos provienen de personas tan respetables como los señores Maldonado y Durand, correligionarios políticos de los señores de la oposición, datos que á su vez están autorizados por la opinión de los ingenieros señores Manning, Backus y Marzo. Voy á referirme á la ruta del Mayro patrocinada por el señor Maldonado y á la del Tulumayo, preconizada por el explorador Sobreviola y entusiastamente defendida por el señor Juan Durand en la conferencia que dió en la Cámara de Agricultura de Huánuco, el 17 de enero del presente año.

Refiriéndose el señor Durand á la ruta del Mayro decía en dicha conferencia:

"El proyecto que presenté aprovechando los estudios de los ingenieros Manning, Backus y Marzo del Cerro de Pasco á esta ciudad (Huánuco) va realizándose en parte."

"El trazo señalado por estos ingenieros, es el mismo que han seguido los americanos á las hulleras de Goliarisquisea y alturas de Cha-

cayán, faltando para llegar á la capital de este departamento menos de 70 km."

"De esta ciudad á Huánuco, el trazo de los citados ingenieros pasaba por el pueblo de Panao (50 km.) Garganta Pinzá (3.200 M. de altura, 22 km.) Colonia Alemana del Pozuzo (908 m. altura 64 km.) Puerto Salvación ó Mayro (234 M. altura 56 km.) Total; de Gollarisquisca actual terreno del ferrocarril central al Mayro "226 km.". Del Mayro siguiendo la orilla izquierda del Palcazu hasta la boca del Pachitea en el Ucayali (154 M. de altura) hay 220 km. todo en pampa alta ó sea en terreno inundable con una gradiente insignificante."

"La extensión de la vía construída del Cerro de Pasco al Bajo Ucayali, siguiendo el trazo del ingeniero Manning en sus dos terceras partes, sería de 446 km. distancia menor que la de la Oroya al Alto Ucayali y la de Paíta al Marañón."

El señor Maldonado que cuando en 1904 que se discutía la ley de ferrocarriles, formaba parte de la comisión de obras públicas refutando los argumentos del H. señor Boza decía: "SSa. ha manifestado en la parte considerativa de su dictamen, que las diversas líneas que proyecta el Gobierno no están estudiadas absolutamente."

"Siento no estar de acuerdo con SSa. á este respecto, porque entre esas líneas la más importante de todas, es la de la montaña determinada por razones no sólo comerciales sino políticas y hasta de orden militar; está debidamente estudiada."

"Se puede hacer ese ferrocarril central á la montaña, como sabe la H. Cámara por diversos sitios, se puede adoptar la vía del Pichis, tomando el ferrocarril, en un punto comprendido entre la Oroya y Cerro de Pasco. Puede escogerse la vía del Chuchurras ó la del Mayro; la "más factible y económica de todas ellas."

"Que esta línea está estudiada no cabe duda, voy á leer un documento que lo comprueba así: En el año 1887 á 88, no recuerdo la fecha, se formó en Huánuco un sindicato con el objeto de explorar esa línea. Se contrataron varios ingenieros á fin de que hicieran el estudio respectivo; y esos señores una vez que lle-

naron su cometido, presentaron el informe que voy á leer en seguida: 1a. y 2a. de ingenieros del ferrocarril Oriental. Huánuco 25 de enero de 1887. S. G. Después de haber recorrido las alturas que separa el valle de Huánuco del Pozuzo y haber encontrado la ruta que consta de los planos y perfiles adjuntos, conociendo como conocemos las rutas del Cuzco, Ayacucho, Cajamarca, Chanchamayo, Huancabamba y otras que conducen á la región amazónica, podemos asegurar á usted y por su conducto á la empresa del ferrocarril Oriental, que no hay una igual á la que hemos determinado, y bajo cualquier aspecto que se considere esta ruta es la más conveniente, tanto al Perené como á la empresa. Se puede conseguir un ferrocarril seguro y cómodo en "menos tiempo, con menos costo y con menos dificultades" que cualquiera otra de las rutas que dejamos indicadas, con la especial circunstancia de que este ferrocarril pondrá en conexión la capital de la República con un magnífico puerto como el de Salvación, que sin distar mucho de la metrópoli, se halla muy avanzado sobre la hoya del Amazonas, siendo el río Pachitea navegable en toda estación por buques fluviales, de buenas dimensiones. Con este motivo nos suscribimos de usted atentos y S. S. S. S.—M. Montgomery.—Backus.—R. J. Manning.—Pedro Marzo."

Volviendo á la conferencia del señor Juan Durand, dice éste: "La vía Sobreviela, es más corta; del terreno del actual ferrocarril central al Bajo Ucayali, existen 382 kilómetros."

"La primera sección de esta ruta entre Huánuco y Tulumayo, siguiendo el antiguo camino Sobreviela, y pasando á la derecha del Huallaga antes de Tingo Monzón, mide una distancia de 160 kilómetros con valiosas haciendas de coca, café, provista de toda clase de recursos, sea pasando por el Cayumba y Chinchao ó siguiendo las orillas del Huallaga."

"La idea del trazo del Tulumayo al Ucayali fué sugerida al Gobierno por el ingeniero señor Deigado, presidente de la sociedad geográfica, á quien se debe la iniciación de estos trabajos."

"Del Tulumayo al Boquerón la

distancia es de 32 kilómetros y de allí á la boca del Aguaitía, siguiendo la oblicua N. E. en la dirección de la cadena que la separa de la hoya del Pachitea, hay menos de un grado geográfico, conforme á las diversas coordenadas tomadas en las orillas del Ucayali y Hualaga, lo que daría un máximo de 90 á 120 kilómetros del Tulumayo al Ucayali atravesando la pampa del Sacramento."

Resumen.—Gollarisquisca á

Huánuco.	70 km.
De Huánuco á Tulumayo. .	160 „
De Tulumayo á Boquerón. .	32 „
De Boquerón al Ucayali. .	120 „

382 km.

"Del término del ferrocarril central al Ucayali hay pues 382 kilómetros ó sea la mitad de lo que se había de construir en las otras vías."

"La gradiente de las secciones Chacabán ó Huánuco y Tulumayo á la Pampa del Sacramento sería del 2 % en un trayecto de 80 kilómetros siendo el resto de menos de 1 %. "Así se comprueba por el trazo y perfil barométrico" de Manning (en 1887) en la primera parte, y por la depresión de la cadena al este del Tulumayo, señalada por el ingeniero Barreda y Bustamante."

El insigne explorador Sobreviela, primer geógrafo que levantó los planos del Hualaga, Marañón y Ucayali, y cuyos trabajos han sido confirmados en su mayoría por Phlüger, el ingeniero Wertheman, Raimondi y otros, tuvo la clarividencia del porvenir y el acertado criterio de un verdadero hombre de ciencia.

Después de la pesada exposición que he hecho de los numerosos estudios practicados en la montaña por diferentes exploradores é ingenieros, exposición á la que intencionalmente he dado lectura para hacer ver que no son opiniones mías sino de personas y técnicos muy respetables, ¿será posible que se continúe afirmando que la región del Oriente es desconocida? Espero que no Excmo. señor.

Por demás significativa es la circunstancia de que los diferentes ingenieros que han recorrido las diversas rutas afirman, terminantemente, que los ferrocarriles que por ellas se construyeran no tendrían dificultades que vencer, ni demandarían obras de arte de exagerado

costo, lo que prueba, pues, que cualquiera que sea la ruta elegida ella será fácilmente realizable, y entonces el problema á resolver, se reducirá á tener el tino bastante para elegir la ruta que, á la vez que el menor espacio por recorrer, exija el menor costo de construcción y satisfaga más ampliamente las necesidades comerciales, políticas y estratégicas.

El ferrocarril al oriente no es pues, un ferrocarril mitológico como lo ha aseverado el H. señor Boza, quien ha debido precaverse de hacer esta afirmación, toda vez que para complacencia del partido demócrata, son sus correligionarios políticos los que han preconizado las diferentes vías y así se tiene:

Ruta del Pichis patrocinada por el H. señor Capelo.

Ruta del Perené patrocinada por el señor Coronel Portillo.

Ruta del Mairo, patrocinada por el señor Baidomero Maldonado.

Ruta del Tulumayo ó Sobreviela, por el señor Juan Durand.

Ruta de Yurimaguas por el mismo H. señor; y

Ruta del Marañón por el ingeniero señor Coronel Zagarra.

La insuficiencia de los fondos que se dedican á la construcción del ferrocarril al Oriente es otro de los argumentos con que se ha combatido el empréstito. Pero si se comparan las longitudes de las diferentes rutas que ya he señalado, se verá que el minimum de distancia por recorrer corresponde á la vía Sobreviela, sobre cuyo costo ha dicho el señor Juan Durand en la conferencia que ya conoce la H. Cámara, lo siguiente: Agregando á los 382 kilómetros del ferrocarril que partiendo de Gollarisquisca va hasta el Ucayali, los 200 kilómetros que hay desde Huacho á Unish (Cerro de Pasco,) esta vía sería con esa adición de 582 km."

"Yo llamo, pues, vía nacional á la red que nuestro gobierno puede y debe construir de Huacho á Pasco y de Pasco al Bajo Ucayali y "cuyo costo total desde Huacho á razón de £ 3.000 cada km.;" alcanzaría á "£ 1.800.000". Y como la Cerro de Pasco Mining Company construirá próximamente la línea del Cerro de Pasco á Huacho que le dará salida al mar independientemente de la Peruvian Corporation, se tiene pues que

al gobierno del Perú le bastará construir los 382 km. del Cerro al Bajo Ucayali, q' al precio de Lp. 3,000 por km. que señala el señor Durand, representa sólo £ 1.148,000, y como para esa obra es indispensable £ 1.750,000 hay ancho margen para esa construcción, que con esa longitud de línea férrea y esa suma correspondería á £ 4,581 por cada km. de vía, suma que es indudablemente exagerada.

Que la Cerro de Pasco Mining Company construirá el ferrocarril de Huacho al Cerro, lo comprueba el interés que por esta ruta ha demostrado, y los estudios que ha mandado practicar por sus ingenieros, refiriéndose á los cuales dice el señor Durand:

"El trazo del ingeniero Mc. Ginnis, entre Pasco y Huacho, señala como gradiente máxima $2\frac{1}{2}$ por ciento y de extensión 200 km. Ultimamente los ingenieros Hartmann y Kerr han recorrido este trazo informando á la compañía americana del Cerro de Pasco, de la conveniencia de la ejecución de esta vía."

El máximo de la longitud de la línea férrea que ha de unir un punto del ferrocarril entre la Oroya y Cerro de Pasco, con un punto navegable del Ucayali, corresponde á la ruta Delgado-Cipriani, q' tiene una longitud de 500 km. y como para esa construcción se dedicaran £ 1.750,000 del empréstito, el km. de vía representará un valor de £ 3,500. Numerosísimos ejemplos de ferrocarriles de este costo podría presentar á la honorable cámara, pero para no fatigar su atención de la que ya estoy abusando, voy á referirme únicamente al ferrocarril de Guayaquil á Quito, porque él atraviesa largas secciones de montañas de condiciones idénticas á nuestra región de los bosques del Oriente.

Pues bien señores, el ferrocarril de Guayaquil á Quito, en el que han trabajado nuestros compatriotas los ingenieros señores Elmore, Arancibia, Coronel Zegarra y Viñas; fué contratado por el gobierno del Ecuador con el ingeniero Kelly en la suma de 35,000 sueres, ó se £ 3,500 por km. y á mí me consta q' Kelly dió al ingeniero señor Elmore una subcontrata en el campamento No. 7 y á su vez el señor Elmore dió á un Besosa una nueva subcontrata, y en estas

condiciones resulta: que el ferrocarril se ha construido, en sus tramos de montaña no sólo por los 35,000 sueres pactados, sino que esa suma ha dado margen á las utilidades que de su construcción obtuvieron los contratistas Kelly, Elmore y Besosa. Lo que prueba de un modo claro y terminante que con la suma de £ 3,500 por km. es de fácil realización nuestro ferrocarril al Oriente, lo que representa en total, £ 175,000 para dicho ferrocarril, quedando en consecuencia sin valor los argumentos que en contra se han emitido.

Pero yo prescindiendo de los anteriores argumentos y hago la hipótesis de que, con la suma señalada, el ferrocarril que se construya quede á 100 ó 150 km. de su proyectado término, y sin embargo, Excmo. señor, siempre me declaro decidido partidario del empréstito, porque confío, fundadamente, en que ese ferrocarril llegará á su término, pues para ello suministrarán fondos bastantes la venta de los terrenos de montaña de propiedad del gobierno que, atravesados por ese ferrocarril, por lo menos duplicará el valor, y en estas condiciones se tiene un mínimum de 250 km. de línea férrea cuya zona de influencia á ambos lados de la vía puede apreciarse en 50 km. y así se tendrá 2,500,000 hectáreas, que al precio mínimum de £ 1 por hectárea representará pues, £ 2,500,000 que serán bastantes para cuanto gasto, por exagerado que fuere, demandara esa construcción; y no se diga que el precio de £ 1 por hectárea es exagerado; nada de eso, Excmo. señor, puede considerarse como un obsequio, pues actualmente los terrenos de montaña son otorgados por el gobierno por media libra la hectárea, sin vías de comunicación ni ninguna facilidad y ¿qué menos q' en £ 1 puedan avaluarse dichos terrenos que gozan de las grandes ventajas que ofrecen los ferrocarriles?

Se ha repetido hasta la saciedad, por los señores de la oposición, que el ferrocarril al Ucayali será improductivo, y el H. señor del Valle agregó que tampoco sería un ferrocarril político ni estratégico. Voy á permitirme combatir estas afirmaciones con las mismas armas de su señoría, bastándome para el efecto citar los argumentos del señor Juan Durand, correligionario político de

los impugnadores del empréstito. El señor Durand, en un folleto que ha publicado sobre el ferrocarril de Lima á Yurimaguas, abogando por las ventajas económicas de éste, señala los diferentes productos que en gran escala pueden trasportarse á Iquitos, y entre estos productos tenemos, en primer lugar carbón, que además de satisfacer á las necesidades de las locomotoras, podrá sustituir ventajosamente á la leña con que actualmente se alimentan las calderas de nuestras lanchas de navegación fluvial; y las ventajas de esta sustitución saltan á primera vista pues se traducirán por economía de peso á transportar, pues á igualdad de volumen, podrá llevarse mucha mayor cantidad de combustible útil, que de leña que tiene un fuerte tanto por ciento de humedad, y también se obtendrá economía de tiempo, pues se harán ya innecesarias las largas paradas de las lanchas para su provisión de leña. La sal que en gran abundancia se tiene en los cerros de la Sal que se encuentran en el trayecto del ferrocarril puede sustituir ventajosamente en Iquitos y en toda la vecina república del Brasil, que tiene numerosa población, al producto que actualmente se usa allí transportado de Inglaterra. El señor Durand continúa haciendo en su citado folleto una larga relación de los diferentes productos que encontrarían favorable mercado en Iquitos. Pero prescindiendo de estas consideraciones ¿no saben los señores de la minoría que el ferrocarril al Ucayali atravesará las regiones de La Merced, Tarma y el rico valle de Chanchamayo? ¿se imaginan, acaso, que un ferrocarril que atravesase regiones productivas pueda ser improductivo? Indudablemente que del término de nuestra región poblada por este lado y del extremo de la misma región del lado de Iquitos, habrá un tramo que por lo pronto no proporcione material de transporte, pero al amparo del ferrocarril dicho tramo se transformará rápidamente en productivo, y entre tanto las zonas productivas y el país, están obligados á soportar este peso, pues así lo impone el patriotismo.

El ingeniero señor Juan Torres Balcázar, en su importante estudio titulado el Istmo Fitz-Carrald, ha

hecho el cálculo de lo que importaría en las actuales condiciones el transporte de un quintal métrico llevado desde Lima á Iquitos que avalúa en S. 26.58, mientras que igual peso trasportado por el ferrocarril que se construyera por el Perené, sólo ascendería á S. 7.28 cts. que representa casi un 25 por ciento de la anterior suma, lo que da una medida aproximada de las ventajas económicas del ferrocarril al oriente.

Para saber si el ferrocarril al Oriente tendrá ó no ventajas políticas y administrativas, basta recordar que el departamento de Loreto pretendió, en ocasión no lejana, un movimiento separatista, proclamando una forma de gobierno diferente á la que rige á la república, y como las causas que influyeron entonces ú otras podrían originar iguales pretensiones en lo futuro, toda vez que aquella región está aislada y casi sin vínculos con el resto del país, es necesario estrechar estos vínculos sólida y rápidamente, para asegurar así la unidad nacional, y ningún medio más seguro y práctico de afianzar nuestra soberanía en aquellas regiones, que ligarla por un ferrocarril.

Tratando de las condiciones estratégicas del ferrocarril al Oriente, el ingeniero Torres Balcázar, en su ya citado estudio, dice: "Al tratar de elegir una vía "estratégica", administrativa y comercial por excelencia, el problema se reviste de caracteres más serios ¿se trata sólo de dominar la región del SE.? ¿ó se debe buscar una solución que satisfaga por completo todas las necesidades nacionales en el orden internacional y administrativo, ya que en lo comercial no ha habido argumentación posible en contra de la vía de Iquitos y uso de los varaderos?"

"La superioridad de la vía central sobre las demás no hechas ó actuales, es un hecho fuera de toda duda, es convicción que se arraiga en todo el que conoce la montaña y sabe lo que se puede hacer. Buscando la pronta y fácil comunicación con Iquitos solamente, se han presentado hasta proyectos de ferrocarril, pero hoy más que nunca se puede afirmar, que la vía central es de las actuales y todas las proyectadas la más rápida y conveniente para el "Oriente peruano" la que satisface

en casi toda la amplitud de la palabraz las exigencias y necesidades sentidas, la gran arteria que permitirá en el futuro, la circulación benefactora de la civilización y del progreso: no hay camino que llene tales requisitos en la forma que éste".

Entra después el citado ingeniero en una serie de consideraciones sobre las vías estratégicas y determina de un modo detallado el tiempo necesario para poner un cuerpo de ejército en la desembocadura del Pachitea ó del Tambo en el Ucayali, de donde le sería fácil atender á cualesquiera de nuestras fronteras. De las 4 soluciones que él presentó solo citaré dos, la actual del Pichis y la futura del ferrocarril al Perené, y en estas condiciones se tiene:

De Lima á la desembocadura del Pachitea en el Ucayali, 12 días.

Del Ucayali al Yurúa, 8 días.

Del Ucayali al Purús, 15 días.

Del Ucayali al Manú, 8 días.

O sea un total desde Lima, de 20 días al primer río, 27 al segundo y 20 al tercero.

Refiriéndose al ferrocarril al Perené, dice el ingeniero Torres Balcazar:

"La vía del Perené llevada en la forma más ventajosa, con la construcción del ferrocarril hasta el término de la navegación, será la idea por excelencia para los fines estratégicos. Además la construcción por la vía central por el varadero descubierta por el ingeniero señor Silgado, del río Sotchini afluente del Perené al Azupizú afluente del Pichis, le da más realce.

"Tenemos, según los trabajos de los ingenieros Wertheman, Delgado, Viñas y Silgado, para el proyecto del ferrocarril

	kilómetros
Oroya	22
La Merced	155.4
Puerto Wertheman	170.4
Rio Antes	268.3
Fin del ferrocarril	1272
Fin de la navegación	310
Boca del Perené	333
Boca del Tambo	450

En este caso de gran progreso se tendrá la siguiente brillante solución:

De Lima á la Oroya, 1 día.

De la Oroya al fin de la navegación 1 día.

A la desembocadura del Tambo, medio día.

O sea de Lima á la boca del Tambo, 2 y medio días.

Y de la boca del Tambo al Yurúa, 10 días.

De la boca del Tambo al Purús, 11 días.

De la boca del Tambo, al Manú, 4 días.

O sea en definitiva:

De Lima al Yurúa, 12 y medio días.

De Lima al Purús, 13 y medio días.

De Lima al Manú, 6 y medio días.

Finalmente se ha dicho que el Ucayali es navegable en su confluencia como el Shahuaya, que en caso que esta navegación pudiera hacerse solo sería posible el uso de pequeñas embarcaciones. Ya en 1904 cuando se discutía la ley sobre ferrocarriles el diputado por Luya hizo iguales aseveraciones sobre el Pachitea y Ucayali, y entonces con el autorizado testimonio de los marinos señores Mavila, Raigada, Carvajal, Maragó y otros, probé la falsedad de esas afirmaciones, todo lo cual consta en el diario de los debates, de manera pues, que juzgo innecesario insistir en este punto. Por lo que respecta al calado y capacidad de las embarcaciones, dije también entonces que en nuestros ríos del oriente podían usarse vapores fluviales análogos á los que hacen la carrera entre Sattburg y Cincinnati en el río Ohio, cuyas dimensiones son 135 pies de eslora, 26 de manga, 18 pulgadas de diámetro de cilindro, 15 millas de andar por hora en aguas remolinadas, solo 28 pulgadas de calado y 900 toneladas de capacidad, y téngase en cuenta que para transportar un batallón de 500 plazas bastan 45 toneladas.

Si prescindiendo ahora de las consideraciones de partido, se ha de juzgar el voto de los representantes por las sumas con que sus respectivos departamentos han de contribuir al servicio del empréstito, indudablemente que el voto de los cajamarquinos es muy valioso, pues solo nuestra rica provincia de Jaen produce anualmente, 990.000 kilogramos de tabaco, que con el impuesto de S. 2 por kilogramo representa 1.800.000 soles, casi el total de la suma necesaria para tal servicio.

Muy á mi pesar me he visto obligado á molestar la atención de la H. Cámara, pero como representante, como profesional y como ciudadano, no podía desperdiciar la ocasión que se me presentaba de hacer conocer parte de las inmensas riquezas que encierra nuestro prodigado territorio, ni dejar correr sin refutar los erróneos conceptos que sobre construcción de ferrocarriles se han emitido.

Para terminar, Excmo. señor, declaro que reconozco en los señores de la oposición, talento é ilustración; declaro que reconozco en sus señoría á distinguidos jurisconsultos; pero si he de hacer uso de aquella franqueza de que nos hablaba el honorable señor Gazzani, debo declarar, también, que sus señorías han manifestado conocer muy poco de los ferrocarriles proyectados y ni siquiera por referencias la importancia de los departamentos que esos ferrocarriles va á beneficiar. (Aplausos.)

El señor **Presidente**.—El H. señor Aspíllaga tiene la palabra. (Aplausos.)

El señor **Aspíllaga** (en la tribuna).—Honorables representantes: no espereis que al venir á esta tribuna pronuncie un discurso florido q' halague vuestros oídos; he venido á ella porque creo que tratándose de un asunto de esta importancia, de un empréstito que se relaciona con números y ferrocarriles que se relacionan con conocimientos técnicos, debe de estudiarse esta cuestión bajo esas dos fases.

Pido, pues, á mis honorables compañeros, mis excusas por la incorrección que, en la forma, pue la tener mi discurso; pero si les suplico que tomen muy en consideración el fondo de las palabras que expresaré.

Representante á congreso desde legislaturas anteriores, contribuí con mi voto y con la mayor satisfacción á la dación de la ley de 30 de marzo de 1904, como también á la ampliación de octubre de 1905.

He comenzado por expresarme así, para que no se crea por un momento que voy á estar en contradicción con el voto que pronuncié entonces y la actitud que asumo hoy.

El H. señor Pérez, en su discurso de ayer, dijo que era muy posible

que se presentaran en esa contradicción algunos representantes que concurrieron con su voto á la dación de esas leyes, porque muy bien podía suceder que algunos tomaran la palabra para impugnar el empréstito, habiendo sido partidarios de la referida ley.

Pero comenzaré por declarar que fui de los partidarios más entusiastas de dichas leyes.

Ahora, Excmo. señor, nos encontramos con que la ley de 1904 y su ampliación de 1905 realmente no existen; nos encontramos, como nos manifestó muy bien, ayer, nuestro estimado compañero el h. señor Pérez, con que ésta es una nueva ley: la de 1906. De manera que esa ley que se refiere al empréstito de 2 millones 500 mil libras ha desaparecido, no existe, y se trata en este momento de una ley completamente nueva, como más tarde lo probaré.

De otro lado, Excmo. señor, yo no me explico, yo no comprendo como puede tratarse aquí en el congreso de mi patria, de un asunto de esta importancia, de un empréstito de 3 millones de libras esterlinas que se va á dedicar á la construcción de los ferrocarriles, y no se presentan los estudios de esos ferrocarriles.

A propósito de lo que decía mi h. compañero señor Málaga de que no era posible tener en estos momentos escrúpulos de monja ni timideces de niño, yo me permitiré, Excmo. señor, decirle, con toda la afección, con toda la estimación que por este h. compañero y colega tengo: es necesario en estos momentos, tener escrúpulos de ingeniero. (risas)

La discusión del empréstito se encuentra completamente ligada á la construcción de ferrocarriles. El h. señor Pérez manifestó ayer que era cuestión completamente independiente, que él había tratado que así sucediera con una moción que presentó á la Cámara y que no fué aceptada. Pero yo conceptúo que tratándose de la inversión de 3 millones de libras esterlinas, antes, mucho antes de haber ideado ó celebrado el contrato de empréstito, era indispensable que el Gobierno, que el país todo, conociera que los estudios sobre el ferrocarril al oriente, estaban hechos. Y yo enfáticamente, Excmo.

señor, sostengo en esta tribuna que los estudios del ferrocarril al oriente no están absolutamente hechos, ni existe estudio de ningún género, y en el curso de mi peroración así lo probaré, Excmo. señor.

Pedí la palabra, Excmo. señor, en la sesión de ayer, en momentos en que el h. señor Pérez manifestaba que esos estudios eran perfectamente inútiles, y que así se explicaba que no estuviera presente el señor ministro de fomento. Yo creo, Excmo. señor, todo lo contrario de S.Sa.; yo creo que si alguien debía estar en este debate, por que estrictamente la cuestión financiera se encuentra íntimamente ligada á la construcción de ferrocarriles, es el h. señor ministro de fomento. El señor Ministro de fomento, por quien tengo la más alta idea de su integridad, de su inteligencia y de su competencia, estoy muy seguro que vendría aquí, al recinto de la h. Cámara, á hablarnos con esa franqueza propia de las almas bien puestas como la de él. (Applausos.)

Yo nunca creí, Excmo. señor, que este contrato de empréstito se nos presentara aquí en la Cámara sin las respectivas noticias de los estudios que se hubieran hecho sobre el ferrocarril. Yo nunca creí cuando como representante votaba el año de 1904 y 1905 en favor de esas leyes, nunca creí, Excmo. señor, que se fuera á proceder con la ligereza con que se quiere proceder.

He dicho que sostengo que no hay estudios sobre el ferrocarril al oriente y yo emplazo á quién deba hacerlo que nos traiga á la Cámara los perfiles y trazos de ese ferrocarril. ¿Es posible que cuando se trata de la aplicación de tres millones de libras en un país pobre como el Perú, se pretenda que por medio de una sola expedición exploradora, pueda decirse que hay estudios sobre el ferrocarril al oriente? ¿No saben los HH. RR. lo que son las dificultades para construir un ferrocarril, no saben todas las labores y todos los trabajos preparatorios que eso requiere y que son las obras de ingeniería? ¿No sabe la H. Cámara que no obstante los estudios que se pueden hacer sobre la construcción de un ferrocarril las equivocaciones son

generalmente muy grandes? ¿Hay algunos perfiles, conocemos los costos, los planos de la obra, las gradientes, las pendientes, rellenos, etc., y todo lo q' se necesita para ese ferrocarril, y se diga enfáticamente q' con 17.000,000 de soles lo vamos á construir? Eso Excmo. Sr. es correr gravísimo peligro; podemos encontrarnos con que se inviertan esos millones en ese ferrocarril y nos quedemos en la mitad de su construcción y entonces de que medios, de que rentas se va á valer el Perú para continuar la obra y llevarla hasta donde se proponen hacerlo? Es posible que el Congreso del Perú de un voto sobre un empréstito que está contratado para ferrocarriles en la forma que acabo de exponer? Ya tendré oportunidad Excmo. señor, para oponerme como lo hizo también el h. señor Pérez en la sesión de ayer, á muchas de las cláusulas de ese contrato, pero tomándolo solo bajo la faz que lo tomo ahora, comprenderá V.E. que mis palabras están conducidas á hacer ver á la H. Cámara que no es posible por ningún motivo lanzarnos en una aventura como en la que se nos pretende hacer entrar.

Ya vé pues el H. señor Pérez cuya ausencia del salón lamento, que es indispensable que con este contrato de empréstito se trate á la vez de la construcción de ferrocarriles. Habría sido el absurdo mayor que se hubiera separado la parte referente á obras públicas del empréstito mismo. Que sucedería si damos aprobación á este contrato de obras y no conocemos el valor de las que se van á realizar. Habríamos malgastado el tiempo por una parte y evidentemente derrochado los dineros del Estado. Decía el H. señor Pérez que no era posible que la Cámara se ocupara de la construcción de obras, que eso hasta la constitución del Estado lo indica, que era el gobierno el que debía ocuparse de esa cuestión; pero el H. señor Pérez hace confusión lamentable entre lo que significa contratos de construcciones y lo que significa en este caso la aplicación del empréstito.

Es muy distinto honorables señores, cuando se trata de contratos de construcción en los que debe de in-

tervenir el gobierno, y este, en que se trata de que el Congreso y el país, sepan si los estudios hechos para la construcción de ferrocarriles, corresponden exactamente al monto del empréstito, que el Gobierno ha querido levantar.

Se nos habla aquí con mucha seguridad de los magníficos resultados obtenidos y que han venido á hacer conocer la posibilidad del ferrocarril al oriente. Se nos refiere con mucha frecuencia la expedición de mi estimado amigo el ingeniero Cipriani, quien puede darnos la seguridad de haber hecho verdaderos y concienzudos trabajos de estudios de ese ferrocarril. El señor Cipriani que salió de aquí en una simple expedición exploradora y hasta acompañado por el secretario de la legación de Italia, marqués de Medicei de Marignano, con el exclusivo objeto de descubrir, de ver lo que eran esas montañas, acompañado, repito, por ese señor secretario, ha hecho trabajos de ferrocarriles? Yo desde luego pediría que el informe del señor Cipriani se trajera á esta honorable cámara y que nos diera la evidencia de que el ingeniero señor Cipriani había hecho esos estudios. Pero ese señor no ha hecho tal cosa, ese señor ha dado una vista á vuelo de pájaro, con su brújula en la mano y viendo la posibilidad más ó menos exacta de construir ferrocarriles. ¿Dónde están los perfiles, dónde están los planos hechos por el señor Cipriani?

¿Es posible que de esta manera se proceda tratando de invertir en el país más de tres millones de libras. No, Excmo. señor. Nadie puede creer, por un momento, que los representantes de la nación, á ciegas, sin conocer absolutamente la aplicación que va á darse á este empréstito, porque como digo, no se conoce, desde que no se ve ahí un plan, no es posible que den un voto sin saber siquiera si esa cantidad va á servir para las obras que se proyectan. (Aplausos y bravos.)

Además, Excmo. señor, hay que tener en cuenta que el ferrocarril al Ucayali no debe ser simplemente un ferrocarril que por el hecho de tenerlo llegue á las márgenes de ese río. Es necesario que ese ferrocarril sea un ferrocarril productivo, por más

que nos preocupemos de que debe ser también un ferrocarril de seguridad para el departamento de Loreto. No estoy de acuerdo con el honorable señor Pérez, cuando nos decía en la sesión de ayer que ese ferrocarril debía figurar como un renglón en el pliego de guerra; y no estoy de acuerdo con su señoría porque voy á probarle, que si figurara en el pliego de guerra en esa forma, sería un dinero perfectamente malgastado y además no tendríamos nunca un ferrocarril tal como debe ser.

¿Acaso una obra de estas se puede sostener única y exclusivamente con los dineros que se gasten para la conservación de la super-estructura?

¿Es así como se atiende la conservación de un ferrocarril?

No, Excmo. señor. Los ferrocarriles que más se conservan son aquellos que más tráfico tienen, los ferrocarriles que no tienen tráfico no se conservan jamás, aunque se gasten millones de millones de soles. Y cuando se trata de un ferrocarril cuya longitud de trayecto es como la que tendrá el ferrocarril al Ucayali, entonces el mal se agrava.

Los ferrocarriles de trayecto corto esos se pueden sostener fácilmente en sus gastos de conservación, aunque no sea con los gastos de explotación; pero tratándose de un ferrocarril de esta extensión de kilómetros es difícil que los ferrocarriles se puedan conservar. Y por eso digo que esa plata del empréstito será mal gastada. Veá, pues, el honorable señor Pérez que el peligro de que esos rieles y esos durmientes sean cubiertos por la inmensa vegetación de la montaña, existe tanto para el caso de que el ferrocarril se construya paulatinamente con las rentas del tabaco, como debería hacerse, ó que se construya violentamente con el empréstito de tres millones de libras.

Nos demostraba ayer el honorable señor del Valle, la imposibilidad que había para que el ferrocarril al oriente sirviera como medio de traer toda la producción exportable de la región oriental. Y en efecto es así. El departamento de Loreto jamás traerá su producción por el lado del Pacífico, el departamento

de Loreto sacará siempre su exportación por el Atlántico; y es natural que así suceda, porque aunque hoy tienen dificultades en algunas de sus vías de comunicación, eso no obstante, los fletes los sobrecargos, que tienen sus productos serían siempre mucho menores por ese lado que por este otro.

Ese ferrocarril así sin movimiento y sin tráfico tampoco, serviría para defender el departamento de Loreto cuando fatalmente ocurra cualquiera dificultad de carácter internacional. No, Excmo. señor, es un engaño, porque ese ferrocarril no puede conservarse. Y el día que el gobierno necesite transportar una cantidad de soldados al departamento de Loreto se encontrará con que no tiene ferrocarril, con que no tiene servicio perfecto, con que no es posible trasladar los soldados hasta Contamana.

No puede tampoco trasladar víveres de este lado de la costa al interior de Loreto, no puede trasladarlos por razones sencillísimas. La primera la de las tarifas que tiene que tener ese extenso ferrocarril, con sus traspagos respectivos en el Ucayali, sino que además, no nos encontramos nosotros en este lado de la costa, en condiciones de ofrecer víveres á nadie. Bien sabemos lo que está ocurriendo en este momento en materia de artículos de primera necesidad; bien sabemos cuales son las dificultades por las cuales pasa el pueblo que sufre gran carestía; bien sabemos cuáles son las medidas que el gobierno se ha visto obligado á tomar para conjurar esta situación difícil; pero bien sabemos también Excmo. señor que estas son medidas enteramente momentáneas, verdaderos paliativos, porque el mal existe y está en la raíz: medidas momentáneas que tendrán su limitación y que el gobierno por más esfuerzos que haga, por más deseos que tenga en bien del pueblo, no podrá sostener por mucho tiempo de la manera como procede hoy, para tratar de bajar el precio de los artículos de primera necesidad. Es necesario que este mal se ataque de otro modo; y á la vez que el señor ministro de hacienda nos traía este proyecto de empréstito ha debido decir al país las subsistencias van á ser baratas, la vida será más cómoda,

da, y no tengáis temores de que el empréstito de tres millones de libras esterlinas comprometa las rentas nacionales. El señor Ministro de Hacienda con ese contrato de empréstito para ferrocarriles, ha debido traer aquí un proyecto sobre liberación de derechos de los artículos de primera necesidad; ha debido traer una ley en proyecto amplia, amplísima en que se liberaran de derecho todos los artículos que el pueblo necesita para vivir; no ha debido tomar medidas momentáneas como las que las papas, los frejoles, etc., por ahora no paguen derechos, no, excelentísimo señor, necesario es, que las cosas se hagan en una extensión mayor, necesario es que venga un proyecto que nos diga: todos los artículos de primera necesidad están libres de derechos; necesario es que el congreso inspirándose en los bien entendidos intereses del pueblo, suprima las leyes por las cuales han creado impuestos á artículos como la manteca, harina y arroz. Todos esos artículos de primera necesidad, Excmo. señor, son los que el pueblo necesita de un modo permanente y seguro y tenerlos en condiciones tales para que la vida le sea fácil y puedan pagar los demás impuestos con la mayor satisfacción pero alimentándose bien. (Aplausos.)

Me parece que no puede pasar mucho tiempo sin que el señor Ministro de Hacienda traiga al Congreso esos proyectos, porque las situaciones precarias, al fin siempre lo requieren; y si es verdad que se trata de salir de momento las dificultades, á mi modo de ver, no son los más adecuados, ni los mejores los medios que se han adoptado con ese objeto. Es por eso que tengo la convicción de que estas palabras serán casi proféticas y que no pasará mucho tiempo sin que esos proyectos vengán al seno del congreso; porque, Excmo. señor, tratándose de un empréstito tan colosal para un país pobre como el Perú, se ha invertido el orden de las cosas. ¿Por qué no se nos ha traído un proyecto para completar la ley de 1904 y la ampliatoria de 1905? ¿Por qué no se ha traído aquí los estudios sobre ferrocarriles y en seguida el ministro nos hubiera dicho: he hecho estos estudios y presupuestos con el objeto de llevar á cabo la

ley sobre ferrocarriles? Se ha invertido, pues, el orden de las cosas con el proyecto que está en debate y siguiendo este camino no sería extraño que más tarde se nos dijera: el empréstito no ha alcanzado para el ferrocarril al oriente. ¿Y es posible que nosotros los representantes de la nación invirtamos el orden de las cosas? ¿Es posible que consintamos por un momento en semejante alteración? Eso es meterse en aventuras y me parece que para aventuras el país debe estar bastante escarmentado.

En estas condiciones, pues, invertido el orden que se debe seguir resultaría lleno de dificultades el camino para cumplir las leyes que dió el congreso en marzo de 1904 y en octubre de 1905.

Y es por eso, como decía al principio, que el representante que habla que estuvo con su voto á favor de esas leyes, hoy se pronuncia abiertamente en contra del empréstito contratado por el Gobierno.

Por lo demás, Excmo. señor, yo tengo el convencimiento profundo de que los males que aquejan al departamento de Loreto no se salvarán del todo por medio de un ferrocarril aunque él nos pusiera muy rápidamente en comunicación con aquella región. Yo creo, Excmo. señor, que traería un mayor contacto con ese departamento conveniente á la nacionalidad; pero yo creo, Excmo. señor, al mismo tiempo, que antes de que se construyera ese ferrocarril al Oriente se habrían dilucidado y se habrían resuelto las cuestiones que están pendientes con los países vecinos.

Por eso es que considero que en estos momentos solemnes, más que medidas que partan del Ministerio de Fomento, son las medidas del Ministerio de Relaciones Exteriores las que deben determinar la suerte del departamento de Loreto. Como tengo la más alta confianza, en la competencia del señor Ministro que desempeña esa cartera, conceptúo que esas medidas habrán sido tomadas desde hace tiempo. No son, pues, las obras públicas que tengan su origen en el Ministerio de Fomento las que van á salvar á ese departamento; son las gestiones que nuestra cancelería haga preferentemente, porque cualquiera dificultad que ese depar-

tamento tenga se presentará mucho antes que el ferrocarril haya llegado á las márgenes del Ucayali.

Se nos habla de que el costo del ferrocarril al Ucayali no es tan exagerado para que no pueda alcanzar el empréstito para su construcción.

Parece, Excmo. señor, que no hubiera experiencia de lo que significa la construcción de ferrocarriles; ya decía antes que si aún con estudios la equivocación en el costo es posible, es seguro que así suceda cuando no hay estudio ninguno al respecto. Cuando yo le diga á la Cámara que tratándose del ferrocarril cuya prolongación se hace de la Oroya á Huancayo la Peruvian Corporation ha construido cada km. de ferrocarril por la suma de 2.900 libras, siendo así que se trataba de un terreno relativamente llano sin grandes dificultades, y que la Peruvian Corporation hoy de muy buena gana rompería su contrato, porque está perdiendo dinero. ¿Cuanto, Excmo. Sr. nos costaría el k. del ferrocarril al Oriente desde la línea férrea que une el Cerro de Pasco y la Oroya? ¿Se ha estudiado las condiciones del suelo? ¿Se ha estudiado las condiciones del subsuelo y la multitud de emergencias que la naturaleza presenta en nuestras montañas, para que se nos diga tranquilamente que el ferrocarril al Ucayali está estudiado? Nó, Excmo. señor, y no es posible admitir ni por un momento que bajo condiciones tales el país se lance á contratar un empréstito de 3 millones de libras. Os habréis fijado, señores, que yo no hablo sino del ferrocarril al Ucayali, y no os hablo de los demás ferrocarriles, porque creo que los tres millones de libras se invertirán solo en ese ferrocarril y que los otros quedarán reducidos á simples fantasías. (Aplausos y bravos en la barra.)

Por lo demás, este contrato de empréstito que estamos discutiendo, como dije al comenzar mi discurso, es perfectamente distinto de la ley autoritativa de 1904, la que se refiere simplemente á la autorización para contratar un empréstito por 2 millones 500 mil libras, y este contrato se refiere á 3 millones de libras.

De manera que cuando el señor Ministro de Hacienda pasó á la H.

Cámara su nota de fecha 7 de febrero de 1906, no estaba dentro de lo que la ley establecía respecto del empréstito. Era una alteración profunda que se hacía no de un "pico" como algún honorable representante manifestó sino de 500.000 libras y bien ¡á 500.000 libras se les llama un pico en un presupuesto pauperísimo como el del Perú? Es posible que el señor Ministro de Hacienda haya pasado esta nota diciendo que en ejecución de la ley de 30 de marzo de 1904 ha celebrado el Poder Ejecutivo un empréstito de 30 millones de soles? No, Excmo. señor, se trata de una cosa completamente distinta. Así pues, sostengo, como el H. señor Pérez que también fué partidario decidido de la ley de 1904, que esta es una ley completamente diversa.

No me ocuparé del punto constitucional porque no tengo facultades para ello y porque muchos representantes, letrados muy distinguidos, lo han hecho con bastante precisión, con bastante claridad, de manera que no tengo para que tocar este punto; pero he querido insistir de toda preferencia en llamar la atención de la H. Cámara sobre que no es posible pronunciarse en este proyecto de contrato sin conocer previamente los estudios, que se hayan ejecutado previamente.

Se ha sostenido aquí que nada era más conveniente para el país que este empréstito de tres millones de libras esterlinas en las condiciones bajo las cuales había pactado, que nada iba á ser más provechoso para su crédito en el exterior que un empréstito de tres millones como este colocado en condiciones al parecer ventajosas. Pero Excmo. señor, los pueblos que aseguran más su crédito con empréstitos de esta magnitud son aquellos que lo hacen bajo la fe nacional, no son aquellos, que llevan una prenda y una prenda tan valiosa como el impuesto al tabaco.—Los países que tienen semejante crédito á los que dan el dinero les hace el mismo efecto que el pobre infeliz que va á una casa de préstamo con un traje de ropa para que el prestamista le dé algo sobre él. No son tampoco los países pobres como el Perú los que se lanzan á esos empréstitos, los países pobres jamás hacen empréstitos y aquí en esta tribuna

se ha sostenido con relación al crédito que muchos que están en la condición del Perú han hecho empréstitos en el extranjero.

Los empréstitos son, al contrario, propios de los países ricos. Los países ricos se lanzan á ellos, porque tienen seguridad en sus resultados; pero los países pobres no deben de hacerlos. Se lanzan á los empréstitos la Rusia, el Japón, la China, los Estados Unidos y la República Argentina; pero no se lanzan las naciones pequeñas, las naciones cuyo presupuesto es limitado, porque es con daño para su crédito ulterior.

A este respecto mi compañero el H. señor Prado, cuya ausencia lamento, decía en su discurso del otro día: ¿cómo creen SSas. que se han construido los ferrocarriles en la República Argentina, sino ha sido por medio de empréstitos? ¿Cómo se han prolongado esas grandes arterias que han atravesado la rica pampa Argentina, formándose esas ferrocarriles que hoy día dan á los accionistas grandes utilidades, sino ha sido por medio de empréstitos?

Contesto al H. señor Prado que tuvo mucha razón cuando manifestaba lo que acabo de repetir. En efecto todos los ferrocarriles de la República Argentina ó la mayor parte de ellos se han construido por medio de empréstitos; pero los ferrocarriles, y esta es la contestación que doy al H. señor Prado, los ferrocarriles á que SSA. se refiere, ninguno de ellos se ha construido sin estudios previos. Ningún ferrocarril se ha construido sin que antes se haya dejado sentir una necesidad inmediata, de pueblo á pueblo; ningún ferrocarril se ha construido sin tener la seguridad de que se habían formado pequeñas estancias, de que se habían formado pequeñas poblaciones; sin tener la seguridad de que esas líneas podrían conducir los productos de aquellos lugares; de que esos ferrocarriles retribuirían el servicio de intereses y amortizaciones del dinero gastado en ellos.

De manera que si bien se empleaban los capitales provenientes del empréstito en la construcción de esos ferrocarriles, en cambio esa inversión no se hacía sino después de maduros estudios, después de que había la evidencia de que ese dinero iba á ser perfectamente reembolsado. ¡Aquí estamos, Excmo. señor,

procediendo de igual manera? Aquí estamos justamente haciendo todo lo contrario.

Para sostener este empréstito se nos ha repetido muchísimas veces que el país se encuentra en las mejores condiciones para poderlo efectuar. Se nos ha dicho que el estado de los negocios, que el estado del comercio es perfectamente bonancible. Excmo. señor, yo también soy hombre de negocios; yo querría que esas instituciones tan seguras que tenemos en la capital, que tenemos en el país, esas instituciones que no van á ser como los bancos hipotecarios aquellos, que malgastaron su dinero y los derrocharon sin hacer estudio de lo que hacían, estas instituciones, llenas de seguridad, yo veo, Excmo. señor, que no dan crédito á los individuos, que no dan crédito al comercio sino á cambio de prenda. Cuando yo veo eso, Excmo. señor, yo digo que el país no se encuentra en condiciones comerciales satisfactorias.

Siempre que se quiere obtener dinero de los bancos se necesita llevar la prenda, y, además se exige la firma de otro comerciante abonado; cuando yo veo eso, Excmo. señor, entonces yo tengo derecho para decir que la situación económica del país no es bonancible.

El honorable señor Chacaltana en su discurso nos manifestó refiriéndose á los abusos del crédito, lo que ocurrió en las negociaciones de caña en época anterior á la guerra. Nos decía entonces Su Señoría que fué aquello una catástrofe, en que haciendas y bancos de crédito fueron á la ruina. Nos decía que eso había provenido del abuso que del crédito se hizo entonces para sincerar de esta manera lo que ocurre hoy con las instituciones bancarias en el Perú, en materia de seguridad.

Excmo. señor: bien pueden ser muy ciertos los argumentos del señor Chacaltana en la parte referente á que los bancos otorgaban demasiado crédito á los propietarios de haciendas de caña, pero es el hecho evidente, que no fué aquello lo que determinó esa catástrofe sino dos circunstancias terribles. La primera la guerra nacional que implacable hizo daños irreparables en los fundos, impidió el progreso de ellos y el embarque de sus productos; y á la vez que ocurría esto, sucedía

también para desgracia de esas negociaciones la baja en el precio del azúcar. De manera que esas dos circunstancias reunidas fueron las que determinaron la catástrofe, pero no precisamente la única que nos indicaba el H. señor Chacaltana con el proposito de sincerar la actitud de los bancos de hoy, tratándose de préstamos.

Desde entonces, y el señor Ministro de Hacienda lo conoce como yo, desde entonces las negociaciones de caña, y me refiero á la caña porque es la industria principal del país, los fundos de caña vienen pasando por una serie de vicisitudes para poderse sostener en sus negocios y para poder impulsarlos. Es verdad, que hoy se trabaja con más perfección que entonces, pero así y todo, Excmo. señor, es preciso y necesario que los gerentes de esas negociaciones tengan mucho tino, mucha moderación y hagan uso de mucha economía para que los fundos de caña puedan sostenerse en el estado actual de las cosas.

Desastroso ha sido el último tiempo. El año próximo pasado difícil que haya habido negociación de caña que haya obtenido utilidades. Probablemente el señor Ministro de Hacienda que es gerente de una negociación azucarera lo ha sentido también. ¿Y es en ese estado, cuando estamos en esa condición que se nos viene á decir q' el estado económico del país y la situación es bonancible? Ciertamente es, y por qué negarlo, que hubo una ráfaga favorable á las negociaciones azucareras, hace ya algún tiempo, á la que ha aludido el señor Prado, cuando decía que esa ráfaga y ese mejor estudio del negocio había permitido que los fundos del valle de Chicama aumenten sus maquinarias y otros fundos hasta habían construido ferrocarriles.

Sí, Excmo. señor, ese ferrocarril á que se ha referido el H. señor Prado se ha construido y tiene 37 kilómetros de extensión, metros más metros menos. Se ha presentado como ejemplo esta obra y yo me voy á aprovechar de este ejemplo, Excmo. señor, para decirle á V.E. cómo se construyó ese ferrocarril: ese ferrocarril se construyó, Excmo. señor, cuando se tuvo la seguridad y evidencia de que habían productos suficientes que transportar; no ocurrió nunca construirlo cuando fué dudo-

so poderle dar vida, ese ferrocarril se ha construido con la persuasión de que habrían entradas para el interés del capital invertido y para el servicio de amortización.

Yo quiero, Excmo. señor, que los ferrocarriles de mi país, que los ferrocarriles nacionales se construyan en igual forma.

¿Podría, pues, mi H. amigo y compañero el señor Prado decirme si los ferrocarriles del Estado, esos que se van á construir con el empréstito, se construirán bajo esas bases y con esas seguridades? Tengo la evidencia de que Su Señoría no podría contestarme afirmativamente.

Se trata después de otros ferrocarriles considerados también en la ley autoritativa de 1904; unos se encuentran en primer lugar, otros se encuentran en orden secundario, después de la construcción del ferrocarril al oriente.

Yo declaro, Excmo. señor, que cuando voté por esa ley de 1904, lo hice muy especialmente por la construcción del ferrocarril al oriente; no lo hice, Excmo. señor, por ninguno de los otros ferrocarriles y sí por el ferrocarril al oriente, como una necesidad inaplazable de ponernos en comunicación y en contacto con el departamento de Loreto.

Los demás ferrocarriles, en su mayor parte, por lo menos, son perfectamente improductivos.

Y debo hablar á propósito de lo que mi H. compañero el señor Málaga manifestó en su discurso respecto de la provincia de Jaén y lo que produce el impuesto del tabaco; como representante de esa provincia puedo decir que si el ferrocarril á Cajamarca fuese por la ruta de Cutervo, Chota, hasta la ciudad de Cajamarca y á Jaén, sería un ferrocarril productivo; pero si el ferrocarril actual se prolonga sólo hasta Magdalena, entonces será perfectamente improductivo.

Cansado estoy, Excmo. señor, de pasar por el puerto de Pacasmayo; y ver salir los días viernes, que es el día fijado en el itinerario, el tren para Yonán; y cansado estoy, Excmo. señor, de ver salir dos furgones en cada convoy que salen vacíos y regresan idénticamente. ¿Y ese va á ser un ferrocarril reproductivo?

Deso como el que más un f.

errocarril para el departamento de Cajamarca; pero tal como debe de ser. Y se cometería gravísimo error al construir ese ferrocarril como se pretende hacerlo por las márgenes del río Magdalena.

Los representantes por Cajamarca conocen perfectamente la historia de este ferrocarril y saben que no debe construirse por allí; y no me detendré á señalar los motivos que hubieron para que ese ferrocarril se construyera por esa quebrada; grave error se cometió, con el objeto de favorecer intereses privados, al construir ese ferrocarril por allí.

Yo quiero, pues, un ferrocarril para el departamento de Cajamarca, pero deseo verlo por las quebradas por donde debe pasar; y entonces tendremos, Excmo. señor, cumplido otro de los preceptos de la ley de 1904, porque en ella se dispone el estudio de un ferrocarril que atravesará Jaén, llegará más allá del Pongo de Manseriche y nos pusiera en comunicación con esa vía, que es la más práctica, que es la más segura, que es la más productiva y más conveniente para el departamento de Loreto.

Tampoco puedo estar, Excmo. señor, por el ferrocarril de Moquegua, á pesar de que, como recordaba mi compañero el honorable señor Becerra, hace poco, como presidente de la Comisión de Obras Públicas en legislatura anterior, emití dictamen favorable á ese ferrocarril. Pero una cosa es emitir dictamen para la construcción de un ferrocarril y otra cosa quiere decir que ese ferrocarril sea necesario é indispensable. Si ese ferrocarril es necesario é indispensable se construirá en su oportunidad. ¿Cuál será esta oportunidad? Cuando los valles de Moquegua estén irrigados, cuando esos valles puedan producir lo que hoy no producen. Si hoy no producen absolutamente nada, ¿qué cosas va á transportar ese ferrocarril? (Risas y aplausos.) Es invertir el orden de las cosas: demos primero irrigación á esos valles, y construyamos después esos ferrocarriles. ¿qué nos van á traer? Piedras? (Aplausos y bravos en la barra.)

Ahora paso á ocuparme, Excmo. señor, de la parte relativa al sostenimiento de esos ferrocarriles. Ferrocarriles que no tienen movimiento, transporte, necesitan sostenerse con

dineros del presupuesto. ¿Se ha puesto el honorable señor ministro en este caso? ¿Tiene determinadas, tiene fijadas su señoría las partidas para los gastos de estos ferrocarriles improductivos? Seguramente que no, Excmo. señor; y así sucederá por muchos años, que no podrán sostenerse esos ferrocarriles.

¿Con qué dinero se hace esto? Las entradas de aduana van á aumentar en una proporción tal que se considere suficiente para atender á ese servicio por muchos años? No, Excmo. señor. ¿Habrá el recurso de nuevos impuestos? Tampoco lo creo: se ha declarado en esta tribuna que eso no sucederá y me parece muy difícil que pueden sobrellevarse más impuestos de los que existen.

¿Dónde, pues, se sacará en el presupuesto nacional la partida correspondiente para el sostenimiento de esos ferrocarriles? ¿Simplemente porque están los durmientes, porque están los rieles allí, porque las locomotoras van y vienen, esos ferrocarriles se van á sostener? No, Excmo. señor; el sostenimiento de ferrocarriles es sumamente costoso, asciende á miles de soles por kilómetro, y mucho más cuando se trata, como decía antes, de ferrocarriles cuyo tráfico no será muy frecuente durante el día, es decir, no habrán 5 ó 10 trenes diarios, sino que habrán posiblemente y ojalá así suceda, uno ó dos trenes á la semana, la conservación será muy difícil y más tratándose de una extensión tan considerable. Aceptemos que se haga este sacrificio, Excmo. señor, tratándose del ferrocarril al Oriente por la necesidad que de él se tiene, por el deseo que todos tenemos de estar en comunicación fácil con el departamento de Loreto y por la aspiración patriótica de salvar su nacionalidad. Aceptémoslo, Excmo. señor! ¿Pero que esto sea necesario hacer también con otros ferrocarriles que no tendrán tampoco mucho que trasportar! ¿Se ha fijado el señor ministro de hacienda en esa dificultad?

Esos ferrocarriles terminarán por ser como brazas de candela en las manos del Estado, acabará por suceder con ellos lo que aconteció con los ferrocarriles que tuvimos, cuyo término fué que lo pudiendo explotar el Estado tuvo que darlos en administración. ¿Y para eso va-

mos á emplear tres millones de libras?

El honorable señor Pérez nos manifestaba en la sesión de ayer, que era perfectamente inútil, que era completamente fuera de momento, fuera de lugar, estarse ocupando cada instante del problema de Tacna y Arica en relación con este empréstito de tres millones de libras y con este motivo manifestaba que en cualquier momento el país en masa, con el patriotismo peruano, suscribiría el dinero necesario para el pago del rescate de las referidas provincias de Tacna y Arica. Cuando decía eso el honorable señor Pérez agregaba también: en todo caso tendremos siempre cómo atender en el acto, inmediatamente, á esos diez millones, y no se ponía el honorable señor Pérez sino en el caso de diez millones, cuando desgraciadamente bien saben los honorables representantes que no son sólo diez millones; fácil es conciliar, decía el diputado por Pomabamba, los medios necesarios para levantar un empréstito de diez millones, fácil es por ejemplo disminuir del presupuesto de guerra mil soldados y de los diversos presupuestos otras partidas que sería muy fácil cercenar, y bajo esa base, con esos elementos poder levantar en el día un empréstito de diez millones de soles. Yo le digo al honorable señor Pérez, ¿no sería inmensamente mejor que contando con dos millones de soles como base del impuesto al tabaco, que contando además con esas economías provenientes de la disminución de mil soldados que por el momento no se necesitan y de las otras partidas del presupuesto, no sería mejor que ese dinero con el cual se puede completar cuatro ó cinco millones de soles se aplicara á la construcción de ferrocarril? (Aplausos.)

¿No sería más prudente no comprometer más rentas nacionales, para estar seguros en un momento, dado de poder obtener el dinero necesario para el rescate de las provincias de Tacna y Arica?

Me he ocupado, Excmo. señor, del contrato de empréstito, muy especialmente bajo su faz ferrocarrilera, á la cual yo le doy especial importancia. Y en mi concepto no sólo se la dan también los oradores que han combatido este empréstito, sino que creo sentir las palpitaciones de la opinión pública, que se manifiesta

en contra de esta operación. Y no sólo, Excmo. señor, entre nuestros compatriotas, sino también entre el elemento extranjero, que con alarma ve la posibilidad de que se haga este negociado. Esa alarma no solamente la siento aquí, la he sentido de donde he venido hace poco. De manera, Excmo. señor, que creo que además de nuestras opiniones, en conciencia estamos cumpliendo un gran deber con la opinión pública. Y como todo el mundo se pregunta, y como lo primero que hay que tratar en este asunto es si tenemos ó no estudios sobre la construcción de los ferrocarriles, es por eso que tan altamente me he extendido en este particular.

Ahora, Excmo. señor, voy á pasar á ocuparme del contrato en sí mismo.

El señor **Presidente**.—Como la hora es avanzada, podrá continuar su señoría el día de mañana.

Se suspende la sesión.

Eran las 7 h. p. r.

Por la redacción.

Carlos Aureo Velarde.

Continuó la sesión el día miércoles 7 de marzo á las 4 h. 20 m. p. m. bajo la presidencia del honorable señor Miró Quesada.

El señor ministro de hacienda ingresó á la sala.

El señor **Presidente**.—El honorable señor Aspíllaga tiene la palabra.

El señor **Aspíllaga**.—Decía, honorables señores, en la sesión de ayer, en momentos en que V. E. creyó conveniente levantar la sesión, que iba á ocuparme del contrato de empréstito bajo su faz financiera. Y así me expresaba entonces, porque conceptuaba que, dado lo avanzado de la hora no me era posible que me permitiese fatigar por más tiempo la atención de los señores diputados; pero contando ahora con tiempo bastante para seguir ocupándome de este asunto todavía bajo el aspecto ferrocarrilero, antes de entrar en el financiero, vuelvo á suplicar á los señores diputados sean benévolos en escucharme y pedirles excusa por la fatiga que les cause. Debo de hacer, pues, una serie de observaciones más respecto de la ligereza con que se procede tratándose de la contrata-

ción de este empréstito para construir ferrocarriles.

Yo vengo sosteniendo Excmo. señor, la doctrina de q' se construyan ferrocarriles, pero que se construyan con los propios fondos con los que contamos en el presupuesto nacional; yo deseo que se construyan ferrocarriles, pero que se hagan después del estudio previo que ellos requieren. Ese estudio previo, tratándose de ferrocarriles de la importancia de los que figuran en el proyecto, necesita, no solamente tiempo, sino también dinero en cantidad para poderlos ejecutar. Felizmente, para eso tenemos ya dedicado el impuesto al tabaco que rinde no menos de 2 millones al año. Pues yo, Excmo. señor, deseo que ese estudio se haga previamente con esa renta, y q' después si es conveniente se proceda á la contratación de un empréstito, ó si no q' se ejecuten las obras con las mismas economías que se pueden introducir en el presupuesto, agregándolas á la referida suma.

En esta situación pues, Excmo. señor, al oponerme á la aprobación de este contrato, no significa que me oponga á la construcción de ferrocarriles, muy al contrario, deseo que estos se construyan en condiciones tales que puedan tener vida, que puedan tener actividad, de manera que esos ferrocarriles se puedan conservar, y que esos mismos ferrocarriles mañana también se pueden extender á regiones aún más apartadas. Yo no quiero que se construyan ferrocarriles como se pretende hacerlos, para que mueran poco tiempo después.

Las dificultades para estudiar el trazo de un ferrocarril, son, Excmo. señor, inmensas: son mayores de lo que á primera vista se puede creer ó se pueda suponer.

Trascurrirá mucho tiempo antes de que la obra se ejecute y voy á demostrarlo.

Si cuando se trata de un ferrocarril que se construye en un llano; si cuando se trata de un ferrocarril que se construye en terreno higeramente montañoso, es indispensable, es necesario hacer diversos estudios, hacer diversos trazos, pregunto ¿qué no ocurrirá, qué no sucederá tratándose de ferrocarriles que tienen que pasar por selvas, por montañas, por sitios llenos de dificultades, por