

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 latamente 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.

Trascorrirá 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 ligeramente 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

lugares á donde es necesario comenzar por abrir trochas para hacer las exploraciones por sitios á donde los ingenieros necesitarán escampar el terreno antes que puedan hacer uso de sus teodolitos para el trazo? ¿Si acaba de suceder, Excmo. señor, que tratándose del proyecto de construcción del ferrocarril de la Oroya á Tarma ha sido necesario que el ingeniero que se ocupó de ese trabajo, para efectuarlo ha sido indispensable presentar al supremo gobierno hasta 6 trazos diversos? No es la cuestión decir vamos á unir este punto con aquel; no, Excmo. señor: es necesario determinar cuáles son los sitios, cuáles son los lugares y cuáles son los puntos más convenientes para un ferrocarril, por muchas circunstancias, porque tienen q' tomarse en cuenta las gradientes, las curvas, los anegos posibles, pantanos, en fin, por multitud de circunstancias que el ingeniero necesita y debe previamente estudiarlas.

Si esto pues sucede, tratándose de ferrocarriles relativamente sencillos en su construcción, ¿qué no sucederá, Excmo. señor, tratándose de un ferrocarril en la montaña? Es por eso que esos estudios previos son indispensables; porque indudablemente de otro modo no podría tenerse la seguridad del costo de ese ferrocarril: y á este respecto sorprende verdaderamente que se pueda haber asegurado aquí, y no por el ministro á cuya ramo corresponde este asunto, sino por el ministro de hacienda, que el ferrocarril de la Oroya al Cerro de Pasco á un punto navegable del Ucayali, costará apenas 17 millones. ¿En qué se ha fundado el señor ministro para decir que costará solamente 17 millones ese ferrocarril? ¿qué estudios se han hecho sobre el particular? ¿qué datos, qué circunstancias pueden haber motivado para que se haya hecho esa afirmación en esta tribuna? Como puede costar 17 millones puede costar 30 millones, el empréstito, Excmo. señor!

Si estas dificultades existen tratándose del trazo, no es menor todavía la dificultad que se presenta tratándose de determinar el punto de partida de un ferrocarril.

No ha mucho hablaba con un experimentado ingeniero en materia de ferrocarriles, y me decía este Sr., cuya competencia es notoria y que

difícilmente hay alguno que en la materia le supera, me decía, nada es más dificultoso que determinar cuál es el primer kilómetro de un ferrocarril.

La razón es muy sencilla: determinar el primer kilómetro de un ferrocarril significa justamente determinar los sitios, los puntos por donde ese ferrocarril debe pasar, que si no son suficientemente bien estudiados, sino son bastantes bien conocidos, puede ser un verdadero fracaso. Yo pregunto, ¿ese primer kilómetro del ferrocarril al Oriente está suficientemente estudiado? Pues bien, Excmo. señor, yo afirmo que ese primer kilómetro no se encuentra estudiado.

Los ferrocarriles que se trata de construir adolecen también de un defecto insanable. Ese defecto lo conceptúo muy grave para la construcción de ferrocarriles que no son suficientemente estudiados y que no se conoce exactamente las condiciones económicas bajo las cuales se van á construir. Me refiero, Excmo. señor, á que todos estos ferrocarriles, con excepción de uno, van á ser tributarios de ferrocarriles extranjeros.

¿Se ha fijado el honorable señor ministro de hacienda si hay la posibilidad de entendimiento, por determinado número de años, respecto de tarifas? ¿Se ha fijado en las consecuencias que esto puede tener para el país sobre todo tratándose del ferrocarril al Oriente? Yo le doy á este punto la gravedad y la significación más grande; conceptúo tratándose, sobre todo, de ese ferrocarril al Oriente que nos tiene que servir no solamente para la mejor nacionalización de ese departamento, sino también para cualquier caso de dificultad externa ó interna, le doy una importancia capital con la agravante circunstancia de que ese ferrocarril al Oriente no solo vá á ser tributario de una empresa distinta de ferrocarril, va á ser tributario de dos empresas distintas de ferrocarriles.

Dicho ferrocarril va á ser tributario de la Peruvian Corporation con su ferrocarril del Callao á la Oroya, y va á ser tributario del ferrocarril de la compañía Americana de la Oroya al Cerro de Pasco. Con esta circunstancia el mal evidentemente se agrava; y yo quiero conocer cuál

es la solución que se piensa dar á una situación que puede ser esencialmente difícil, tratándose de los muchos millares que van á invertirse en el ferrocarril al oriente.

Resulta, pues, Excmo. señor, que de todos estos ferrocarriles que deben construirse con el empréstito, el único que tendrá su salida completamente independiente, completamente propia será el ferrocarril de Ilo á Moquegua. Tanto el ferrocarril de la Oroya á Huancayo, el de Sicuaní al Cuzco, el del Oriente y el mismo de Yonán á la Magdalena, todos serán tributarios de los ferrocarriles que posee la Peruvian Corporation.

Ya que me refiero á la prolongación del ferrocarril de Yonán á la Magdalena debo precisar más mis ideas por haberlo hecho ligeramente ayer, respecto á lo que debe ser un ferrocarril en el departamento de Cajamarca.

Sobre el particular voy á estar en la más completa oposición con mi honorable compañero y amigo señor Málaga, que como yo, es representante por una provincia de ese departamento.

Yo conceptúo que no es posible que las aspiraciones del departamento de Cajamarca, de los hijos de ese departamento, se reduzcan únicamente como con tanta tranquilidad nos lo decía ayer el H. señor Málaga, á que la prolongación del ferrocarril á Cajamarca llegue solo hasta Magdalena. Es decir, Excmo. señor, que se trata de un ferrocarril que se acercará á la capital de un departamento importante. ¿Pero para llegar hasta dónde? A treinta kilómetros de ella. Tengo evidencia que la satisfacción no puede ser tan grande en esa capital desde que verán que ese ferrocarril no llega siquiera á las goteras de sus distritos.

Yo quiero para Cajamarca otra cosa:

Yo deseo para Cajamarca un ferrocarril que parta y pase por los valles productivos. Yo quiero un ferrocarril que pase por Llama, y por Cutervo, luego que se divida en dos ramales, uno que avance á la provincia que tengo el honor de representar y se interne hasta el pongo de Manseriche, salvando los rápidos y poniéndonos en

comunicación con Iquitos, y el otro ramal q' vaya á la riquísima provincia de Chota, y por Bambamarca pase al espléndido asiento mineral de Hualgayoc y avance en seguida á Cajamarca para que nos traiga los productos de todos los reinos que se encuentran en esos lugares. Ese es el ferrocarril que deseo para el departamento de Cajamarca.

Pero un ferrocarril propuesto en la forma que está indicado en el proyecto de empréstito, es un ferrocarril utópico, Excmo. señor, y esa utopía es mayor cuando se vé claramente, como bien lo decía el honorable señor Sousa, que su construcción será problemática, y que evidentemente no se hará con el contrato de empréstito. Y no se hará, Excmo. señor, porque debiendo ser interés esencial del gobierno el ferrocarril al oriente, y debiéndole dar á éste toda preferencia, evidentemente que la suma de dinero conseguida con el empréstito no será suficiente para la ejecución de todas esas obras.

Nos decía el h. señor Málaga en la sesión de ayer: ¿Cómo se hicieron todas las grandes obras que fueron hechas mediante los empréstitos?

Nos decía que: cómo se habían hecho el canal de Suez, los trabajos para el canal de Panamá, cómo se habían contratado empréstitos para la ejecución de las obras del canal de Panamá? Yo le diré á S.Sa. que todos esos empréstitos para ejecutar las obras se hicieron después de estar perfectamente estudiadas y todo lo que pasó con el canal de Panamá bien conocido es por los señores representantes: allí se tuvo un gran empréstito se contó con muchos millones, se consiguieron muchos contratistas, cada uno hizo lo que le vino en gana en materia de trabajo, como también lo hicieron en materia de utilidades. No ocurrirá en nuestro país, así lo espero, semejante cosa: pero de todas maneras, se corre con gran peligro de que sobrevenga el mareo que trae el hecho de contar con grandes capitales para emprender obras.

Nos hablaba el h. señor Málaga, y tengo que referirme constantemente á S.Sa., porque me ha cabido en suerte hablar después de él, nos hablaba, digo, del ferrocarril á Huancayo, y nos decía entonces que

esta vía tiene muy grandes expectativas, nos decía que existen allí yacimientos riquísimos de minerales, como la molebnita, el carbón en gran cantidad etc; yo me permito decir á S.Sa. que todo eso realmente existe, como existen muchas cosas en el Perú; pero todo eso está aún sin una explotación tal que permita á ese ferrocarril disfrutar de la conducción de esos productos. Se me dirá que ese momento va á llegar; evidentemente tendrá que llegar al fin, más yo sostengo que mientras ese instante llega se necesita consignar en el presupuesto nacional partida considerable para sostener el costo de ese ferrocarril.

El señor **Raez**.—Pido la palabra.

El señor **Aspillaga** (continuando).—Por cierto, Excmo. señor, que no voy á referirme á los muchos artículos que de Huancayo se pueden traer á Lima, porque ya los ha enumerado el h. señor Málaga Santolalla.

Los ferrocarriles construídos paulatinamente, sobre todo en países como el Perú, son los ferrocarriles más provechosos y los que tienen su vida perfectamente asegurada. Así lo comprendió perfectamente la Peruvian Corporation cuando tratándose del ferrocarril á la Oroya, cuyo ejemplo presento á la consideración de los honorables representantes, hizo sus prolongaciones gradualmente. Muchos años estuvo en el pueblo de Chiela ese ferrocarril como punto extremo á donde llegaba, y sólo cuando el distrito mineral de Casapalca tomó importancia debido muy especialmente al establecimiento de fundiciones y preparación mecánica de minerales, solo entonces se preocuparon de llevar la línea hasta Casapalca. Allí esperaron y dijeron: es necesario ver si otro punto progresa y viendo que Yauli progresaba llevaron el ferrocarril á ese distrito minero, y cuando comprendieron el ferrocarril al Cerro de Pasco. ¿Por qué Excmo. señor, con este ejemplo no hacemos exactamente lo mismo? ¿Por qué nos vamos á exponer á gastar dinero sin el juicio correspondiente, como hay derecho de desearse tenga?

El H. señor Málaga Santolalla se manifestaba sorprendido de la importancia que le había dado mi estimable compañero el distinguido señor

Valcárcel á lo que posiblemente ocurrirá en la pampa del "Hambre"; y decía que cómo podía imaginarse el honorable Sr. Valcárcel que hubieran ingenieros tan neófitos que fuesen á construir ferrocarriles por terrenos inundados? Yo le diré á S.Sa. que lo que dice el h. señor Valcárcel es muy cierto, es muy evidente. Tratándose de la montaña no se le puede pedir á un ingeniero que trace un ferrocarril por un sitio más ó menos seco. El ferrocarril se tiene que trazar evidentemente por el sitio más conveniente, pero el ingeniero tendrá constantemente que estrellarse contra las farias atmosféricas y contra el desarrollo de toda clase de impedimentos que la naturaleza ofrece en la montaña.

En esas condiciones ¿cómo podrá determinarse, como podrá probarse cuál será el lugar en que no caigan lluvias torrenciales que destruyan los terraplenes, cuál será el punto en que la vegetación exuberante avance más sobre los rieles y sobre los durmientes? Allí está el camino del Pichis, y tengo la fortuna de ser escuchado en este momento por el honorable señor Capelo que tuvo tantas dificultades para su construcción y que tantas dificultades ha tenido después para su sostenimiento, debido muy particularmente á la falta de tráfico.

¿Cuánto ha costado, tratándose del camino, la reconstrucción del que conduce al Pichis? ¿Cuánto ha costado y cuesta la conservación de él? ¿Y que no sucederá, Excmo. señor, tratándose de terraplenes de ferrocarriles?

Creo haber dejado convencido á su señoría que no es, pues, difícil que un ingeniero se vea obligado á cruzar la Pampa del Hambre por sitios inundables.

No es la cuestión que los materiales de ferrocarriles sean en época determinada, más ó menos baratos. No es ese el secreto tratándose del monto de construcción de una línea de ferrocarril. Los gastos de cortes, los de terraplenes, los de la estructura y de la superestructura de la línea siempre son gastos no sujetos á alteraciones en el mercado; de manera, Excmo. señor, que se hallarán siempre, aunque los materiales sean baratos, con esas dificultades para de-

terminar exactamente el costo de un kilómetro de ferrocarril.

Decía ayer, y lo repito hoy, que la Peruvian Corporation que tiene un contrato con el gobierno para la prolongación del ferrocarril de la Oroya á Huancayo, ha contratado la obra de kilómetro en la suma de Lp. 2,900. y solo tratándose de la formación de los terraplenes y su nivelación con rieles y durmientes; pero no incluyéndose absolutamente el material rodante. De manera, pues, que con el ejemplo que expongo, bastará para probar que no significa nada el que los materiales para ferrocarriles estén á bajo precio.

Nos leía el honorable señor Málaga, con todo interés y con todo detalle, algunos folletos respecto de la facilidad de construcción del ferrocarril al oriente. Uno de esos folletos era el de nuestro estimable compañero el señor Juan Durand, sobre la construcción del ferrocarril al oriente por la vía de Huánuco. Muy importante, evidentemente, es el folleto; pero no puede traerse á la consideración de la cámara, tratándose de un debate de esta materia, las opiniones de simples exploradores. El señor Durand, no lo dudó por un momento, q' haya estudiado la ruta que se puede seguir al oriente por esa vía con toda dedicación, con toda atención; pero el Sr. Durand es un simple 'amateur' en el asunto, y no es, en consecuencia, sino un arriesgado explorador. No puede pues tomarse en cuenta la lectura que el honorable señor Málaga nos hiciera del folleto del señor Durand.

Las demás rutas tampoco han sido suficientemente estudiadas, y tan no lo han sido que no hay trabajos concretos sobre el particular. Y aún que nos manifeste el honorable señor Málaga los trabajos del distinguido ingeniero señor Delgado, esos informes, esos trabajos del señor Delgado justamente, no creo, casi estoy convencido de que no están enteramente de acuerdo con las afirmaciones que hace el ingeniero señor Cipriani. De manera que justamente las opiniones de ese distinguido ingeniero se encuentran en sentido completamente opuestos á lo que tengo entendido ha presentado el ingeniero señor Cipriani después de su simple exploración hasta las márgenes del Ucayali. Simple exploración, porque por más

esfuerzos que haya hecho ese distinguido ingeniero, mi estimado amigo solo habrá conseguido hacer una trocha para dirigirse á las riberas del citado río.

No me he atrevido, Excmo. señor, desde que he tomado la palabra, á hablar sobre el número de kilómetros del ferrocarril al oriente, y esto tiene su explicación. No me he arriesgado á hacerlo porque con el respeto debido que me merece el señor Cipriani dudo que ese kilometraje haya sido bien tomado.

Es muy difícil, Excmo. señor, cuando se está ejecutando una trocha en un terreno montañoso, poder determinar con toda exactitud, con toda precisión, el kilometraje entre dos puntos extremos. De manera que cuando se nos habla de 200, 300, 500 ú 800 kilómetros, yo pongo en duda ese kilometraje.

¿Cuáles son pues, Excmo. señor, los estudios que se han hecho sobre el ferrocarril al oriente? Estudios perfectos, estudios técnicos, no hay absolutamente ninguno. Es por eso que yo vengo oponiéndome en esta situación á que se trate de hacer un contrato de empréstito por suma tan elevada y cuya aplicación realmente no se conoce.

Los interesantes folletos del ingeniero señor Torres Balcazar, se refieren á la navegabilidad de nuestros ríos y se refieren también á la posibilidad y conveniencia estratégica de construir un ferrocarril al oriente; pero de eso á que se afirme con certeza lo que esa construcción significa, hay mucha distancia. De manera que por eso tampoco le he dado importancia alguna á la lectura que hiciera el honorable señor Málaga en la sesión de ayer, de los folletos del referido señor ingeniero.

Y así y todo, Excmo. señor, tratándose de la navegabilidad de los ríos en el Perú, parece, que las dudas son muchas, y es muy natural: los ríos en el Perú están sujetos á una serie de alternativas, están sujetos á alzas y bajas en el caudal de sus aguas, á dificultades que se presentan aún en los ríos que se creen navegables, ¿por qué Excmo. señor? Es natural, porque nosotros en el Perú queremos que los ríos sean navegables á la de de veras, de hecho.

Pero los ríos, Excmo. señor, como los canales, es necesario también ha-

cerlos navegables mediante la mano del hombre y eso es lo que pasa en muchos de nuestros ríos. Si en muchos de ellos, Excmo. señor, se hubiera hecho trabajos á fin de hacer desaparecer rocas y otras dificultades, evidentemente que muchos de esos ríos serían navegables, ¿pero eso se ha hecho, Excmo. señor, en alguno de nuestros ríos? No se ha hecho nada de esto, y en esas condiciones yo tengo derecho para decir que los ríos del Perú no son tan navegables como se dice. De allí que esos diversos estudios que se han hecho y que pueden haberse ejecutado en determinadas épocas favorables del año, resultan presentados en folletos bajo la forma de estudios de ríos perfectamente navegables y sin dificultades de ningún género; mientras tanto si esas visitas á esos ríos se hacen en épocas distintas, entonces las dificultades se presentan. De manera q' yo querría siempre que cuando el supremo gobierno envía comisiones á estudiar los ríos y las dificultades que tienen en las montañas, no las enviara en las épocas mejores sino en las épocas peores del año; en las épocas de grandes lluvias como en las de seca en que los ríos se encuentran en baja, en esas épocas desearía, Excmo. señor, que fueran esas comisiones para que nos trajeran la verdad, como resultado de sus estudios; pero generalmente por las facilidades que esas comisiones requieren para sus movimientos, las facilidades que necesitan para ejecutar sus trabajos, precisamente se buscan las épocas contrarias, la época en que hay más facilidad para atravesar la montaña. La época en q' hay más facilidad para surcar los ríos.

En estas condiciones, es, pues, muy difícil determinar cual será la mejor vía para un ferrocarril al Oriente. No solamente es difícil determinar el trazo que esa línea debe seguir, sino q' todavía existe otra novedad en materia de dificultades. Esta novedad es, Excmo. señor, las diversas opiniones que existen respecto de la clase de vía que conviene adoptar tratándose de un ferrocarril al Oriente, según la verdadera navegabilidad de los ríos.

Muy presente tendrán los señores representantes los ilustrativos artículos que se han publicado, y que

llevan distinguidas firmas de ingenieros respecto á la clase de vía que se requiere para nuestro ferrocarril en las montañas. Hace pocos días hasta un grupo de ingenieros se ha reunido en la sociedad de su nombre con el objeto de discutir este importantísimo punto y al cual parece no se le ha dado toda la importancia que realmente tiene.

¿Qué conviene para el ferrocarril á la montaña? Conviene la vía angosta, conviene la vía normal ó conviene la vía mayor que la normal? Estos tres puntos se tiene pues que resolver, entre los muchos estudios que requiere el ferrocarril al oriente y por los que vengo abogando desde la sesión de ayer.

Vea, pues, la H. Cámara que no es tan fácil determinar todo cuanto se requiere para la construcción de un ferrocarril, y vea también, como lo he manifestado hace pocos momentos, que si para estudiar un trazo de seis leguas entre la Oroya y Tarma se ha hecho necesario seis estudios distintos, tratándose del ferrocarril al oriente se necesitará quien sabe cuántos.

Me parece, Excmo. señor, que he dicho lo bastante sobre la necesidad de hacer un estudio más profundo respecto de la construcción de estos ferrocarriles. No fatigaré, pues, más á la H. Cámara con este tema evidentemente árido y voy á pasar á ocuparme del proyecto en sí mismo, en su faz financiera.

Yo conceptúo, Excmo. señor, que el contrato es malo, muy malo. Y lo conceptúo así, porque no está desde luego ajustado á los términos de la ley de 1904 y que porque sus condiciones y diversas cláusulas, que voy á pasar á examinar, no son absolutamente convenientes á los intereses nacionales.

Desde luego, y á primera vista salta una circunstancia que hace completamente distinto el contrato de empréstito con la ley de 1904 y que viene á sincerar una vez más la actitud que toma hoy el diputado que votó á favor de esa ley.

En el contrato de empréstito suscrita por el señor ministro de hacienda, en el capítulo de las garantías que se dan al Deutsch Bank, y al representante de otras firmas comerciales de Europa, existe una cláusula que da motivo para decir que el

contrato es malo. Esa cláusula es la que se refiere á que los bonos emitidos por esa compañía van á ser de responsabilidad de la nación peruana; mientras que los bonos que se emitieran según la ley de 1904, serán de la responsabilidad del contratista.

Para que la H. Cámara se convenza de la certeza de mis palabras, voy á leer los respectivos artículos.

La ley de 30 de marzo de 1904, en su artículo 9o. dice lo siguiente:

“Los boons que emita la compañía tendrán las siguientes garantías:

a) Las sumas con que el gobierno se obligue á concurrir á la construcción de esas obras.

b) Las líneas que se construyan y sus productos.

c) El capital social de la compañía.”

De manera, pues, Excmo. señor, que si tiene la nación peruana cualquiera dificultad para la ejecución de este empréstito, ella y solo ella, será la responsable por los bonos; es decir, que quedaría con una deuda en los mercados de Europa.

Ahora digo, es posible que después que el banco hace esta operación (el banco á las dos firmas) después que el banco, hace esta operación de crédito, cuando la hace en forma tal que resulta beneficiado con fuertes utilidades no solamente por el interés del capital prestado, sino aún por la diferencia entre el interés de los saldos en cuenta corriente, para el caso de saldos peruanos en el Banco ó viceversa, diferencia que asciende al 2 por ciento, como lo hizo notar el honorable señor Pérez á quien tengo el gusto de ver en la Cámara ahora.

El señor Pérez.—(Por lo bajo)— Muchas gracias.

Cuando todavía ocurre lo que acabo de manifestar, cómo es posible que la nación peruana esté todavía obligada á responder por esos cupones?

Hay pues derecho para decir solo por la circunstancia anotada que el contrato de empréstito es malo. Y más derecho hay todavía para decir que este contrato de empréstito altera completamente de raíz, en su esencia, la ley de 1904. Hay motivos para sostener con el honorable señor Pérez que este contrato de empréstito es completamente distinto á la

ley de 1904 y que se trata de cosa completamente nueva.

La cláusula 8a. del contrato de empréstito es una también de las que tiene que dar motivo á toda clase de temores dice: “La emisión de la tercera serie de libras esterlinas, un millón nominales, y el abono de su equivalente, no podrá tener lugar antes del 1o. de julio de 1908 y se efectuará cuando las obras de construcción de los ferrocarriles hayan consumido los productos libres de las dos primeras series del empréstito y cuando concurren las siguientes circunstancias:

a) Que el promedio de la cotización en la bolsa de Berlín de los bonos en circulación durante los últimos seis meses no haya sido inferior al 95 por ciento, sin tener en cuenta los intereses pendientes.

b) que el producto libre de la renta de tabaco, la cual constituye una de las garantías del empréstito, según la cláusula 19, en el año civil precedente haya llegado á libras esterlinas 225,000.

Con mucha razón decía el H. señor Pérez que tratándose de la primera condición era muy posible que se pudiera efectuar sin ninguna dificultad, por que ese tanto por ciento era posible que se consiguiese en la bolsa de Berlín como cotización; pero tratándose del aumento del impuesto al tabaco á pesar de los datos que ha presentado aquí mi estimable amigo el h. señor Prado, ¿podemos tener todos la seguridad, la evidencia de que va á haber un aumento de 25 mil libras en el trascurso de este año en la renta del tabaco? Y si esa condición no se realiza los señores del empréstito no dan el millón de libras para la construcción del ferrocarril, es decir, que habremos empleado dos millones de libras en construirlo sin llegar á su término, quedando pendiente aún lo necesario para su conclusión. Y esa situación que se crea y que será origen de una serie de dificultades, por qué razón la ha buscado el banco alemán. Este la ha buscado por su propia seguridad y porque posiblemente como se ha puesto en todos los casos tiene casi la certidumbre de que no llegará el momento de que ese millón de libras venga á aumentar el capital que se necesita

para la construcción de ferrocarriles. Aun agrega la cláusula IX "no obstante lo estipulado en la cláusula anterior, si en la época de hacer la emisión de la tercera serie hubiese entre las grandes potencias europeas una guerra internacional ó si el Perú se hallase en ese estado, la obligación que asume el banco para tomar la tercera serie quedará postergada hasta seis meses después de firmada la paz." Esto viene á confirmar la aseveración que hice.

Entre las seguridades que el banco alemán toma se hace notar la de que el banco probablemente no llegará á entregar la tercera emisión del empréstito. La cláusula XI dice: "efectuada la emisión de una serie el banco abonará el 4 por ciento de interés anual sobre los saldos que resulten á favor del gobierno, capitalizándolos al término de cada año civil, es decir el 31 de diciembre de cada año". Como se ve pues, por esta cláusula resulta confirmado lo que manifesté hace pocos momentos dada la diferencia que existe entre el interés que el banco pagará á los saldos en cuenta corriente del gobierno peruano y los intereses que banco. De manera que después de este estaba obligado á pagarle al hacer una operación del prestamista que cobra interés mayor ó menor y que fija la fecha de la amortización. todavía, Excmo. señor, el banco no se contenta con eso, quiere aun mayor ganancia y esa ganancia está en un 2 por ciento que pesará sobre el Perú durante 34 años.

Muchas son las seguridades que el banco ha tomado para la realización de este empréstito. Son tantas, Excmo. señor, que puede asegurarse que no es una operación de crédito que vá á acreditar al Perú en Europa. No, Excmo. señor, es una operación prendaria, como se ha sostenido por otros hh. señores en esta tribuna. La prenda está allí, es el impuesto al tabaco. Y no contento el banco sólo con esa prenda, quiere tomar todavía mayores seguridades. El Perú no le merece confianza, luego no es, Excmo. señor, una opera-

ción de crédito de la que ningún peruano pueda manifestarse satisfecho. Allí está la cláusula 18 que dice: (la leyó) Nunca paga más del cuatro por ciento anual el banco. Pero todavía no es bastante eso, Excmo. señor, viene en seguida la cláusula 19 que dice: (la leyó).

¿Dónde está pues, Excmo. señor, esta operación de crédito? Si el banco ha tomado todas las seguridades, si el banco ha tomado todas las prendas posibles, si el banco ha buscado todas las entradas, extrañándome que no haya pedido también las de aduanas, si ha pedido todo eso ¿cuál es la operación de crédito en el extranjero? ¿es este el contrato de empréstito que nos trae el señor ministro de hacienda?

Se ha sostenido que no habrá intervención extranjera tratándose de la recaudación del impuesto al tabaco: pero Excmo. señor, dá derecho á creer que habrá esa intervención directa del banco la cláusula 20 que voy á leer, suprimiendo lo innecesario: "El gobierno se obliga á que la representación del banco en el directorio de la recaudadora confiera á los personeros que el Banco nombre, no solo los derechos propios de todos los directores, sino los especiales de que todo lo que se refiera á la administración y recaudación de la renta de tabacos deba hacerse con su intervención y asentimiento".

Esa intervención de estos directores en la forma expresada en la cláusula, hace ver que ellos tienen en su mano la facultad de hacer como mejor les plazca en materia de la recaudación de esa renta, siempre que las cosas no vayan á su satisfacción.

En estas condiciones, Excmo. Sr., se ¿puede sostener que no va á existir por parte del banco esa intervención? Si existe, Excmo. señor, con el agregado todavía de que si el banco acepta las condiciones del gobierno, se perfeccionará el negocio, pero que si no las acepta, puede optar por los siguientes recursos indicados también en la referida cláusula:

a)—Continuar su representación y control por medio de sus personeros en la Compañía Nacional de Recaudación.

b)—Efectuar la recaudación por medio de la compañía Salinera Nacional, en cuyo caso el Banco pagará á su costo á la Compañía Nacional de Recaudación el lucro cesante que se ha estipulado en el artículo 11 del actual contrato entre el Supremo Gobierno y esa compañía. La compañía Salinera Nacional cobrará por comisión de recaudación la misma comisión estipulada en el artículo 6o. del contrato con la compañía Nacional de Recaudación, pero no tendrá más aumento en la asignación de gastos de administración que los especiales que para recaudar la renta del tabaco efectúa la Compañía Nacional de Recaudación, que se estiman en libras 2.000 anuales. Para este efecto estas libras 2.000 se considerarán agregadas á dicha asignación, de modo que forman con ella un sólo todo y sirvan para atender á los gastos de recaudación de esas rentas reunidas.

Pero al banco no le han parecido todavía suficientes las garantías que acaba de obtener en esta operación que se llama de crédito; ha querido más y aquí está la cláusula.

“Aunque todas las garantías establecidas en la cláusula 19a. sustentan las diversas series que del empréstito se emitan, se declara por la presente cláusula que la renta del tabaco garantiza preferentemente las dos primeras series emitidas, y en el supuesto improbable de que fuera insuficiente, completarán la garantía para esas dos primeras series las demás estipuladas. El remanente de la renta del tabaco, después de hecho el servicio de las dos primeras series, se aplicará precisamente al servicio de la tercera, y en cuanto al no bastará servirán para el objeto de las demás garantías. Así es que las garantías continúan en toda forma y de todos modos.

Ahora viene la otra faz de la acción del banco en este contrato, ahora viene la faz constructora: el banco constructor de ferrocarriles. Es decir que á estos señores, no les ha parecido bastante los intereses, la amortización con todas las garan-

tías, la diferencia á que me he referido del 2 por ciento; han dicho: nó, vamos también á ser constructores de ferrocarriles, es decir vamos á ganar dinero por kilómetro que construyamos, vamos á tener todas las opciones posibles, nadie, absolutamente nadie podrá contratar la construcción de ferrocarriles sino nosotros. ¡Ah! esa es la faz industrial y todas las cláusulas están arregladas en forma tal y redactadas de manera como para que nadie, Excmo. señor, pueda ser contratista de esos trabajos y que el banco siempre tenga la opción. ¿Qué significa esto? Es otro negocio para el banco, negocio que tiene dos aspectos: uno el entendimiento del banco con los fabricantes alemanes para que nos venga aquí de sus fábricas ese material, esos rieles, esas locomotoras, esos carros para construir nuestros ferrocarriles con exclusión de otros materiales mejores. ¿Y es posible que el Perú tratándose de ferrocarriles de esta magnitud y de esta importancia, es posible que solo los construya con materiales de determinadas fábricas cuando posiblemente no son los mejores que existen? ¿Qué derecho hay para suponer que los materiales alemanes son los que convienen al Perú? Ni á un particular, ni á un estado puede serle conveniente jamás que se le obligue, que se le diga: usted va á construir ferrocarriles con estos materiales; y esto va á pasar á tenor de esta cláusula del contrato en la cual aparece el banco como constructor de ferrocarriles.

Evidentemente que el gerente del banco con mirada lista, con mirada avisada, viendo todas las seguridades que el empréstito le dá, las fuertes ganancias que para el banco encierra, y viendo también en lontananza la inteligencia en que tenía que entrar con los fabricantes alemanes y las utilidades que va á obtener como constructor, evidentemente dijo ese banco: aquí he encontrado el momento de hacer el mejor negocio que han hecho todas las sucursales de Sud América.

Este banco es muy conocido, este banco tiene en Sud América muchísimas sucursales, y á ellas me he referido. Precisamente en Chile á donde tiene más extendidos sus negocios existen sucursales no solo en Santiago y Valparaíso, sino también las

hay en Concepción y otras capitales de menor importancia

Yo creía, Excmo. señor, que al tratarse de una operación de crédito era bastante y suficiente para el prestamista hacer el negocio propio del empréstito, pero no creí nunca que se admitiese también q' el prestamista, que el que daba el dinero á un país que tiene derecho de hacer con esa plata que le dan lo mejor que le convenga y que va á pagar bien en la forma de intereses y de amortización, no creí nunca que se pusiera en el contrato, cláusula le opción para que el banco, el capitalista, el usurero sea el que construya los ferrocarriles.

La cláusula 31, como comprobación de lo que vengo diciendo, expresa lo siguiente:

"El Supremo Gobierno concede opción al Deutsche Bank para construir las líneas férreas señaladas en la cláusula 1a. de este contrato conforme á los estudios, planos, presupuestos y rectificaciones del Gobierno, para cuyo efecto éste facilitará á los ingenieros del Banco los expresados estudios, planos, presupuestos y sus rectificaciones, entendiéndose que el costo fijado á las obras en los presupuestos y rectificaciones del Gobierno, comprenderá tanto el precio de materiales y jornales, como la utilidad del empresario."

Se dirá, por otra parte, que solo se trata de una opción. Pero si el banco es todo, Excmo. señor; el banco es el que va á prestar el dinero; el banco es el que va á dar los fondos; el que va á decir al Gobierno: le mando á usted tantas libras esterlinas. Por consiguiente, si eso es el banco, la palabra opción está en este contrato de más. El señor Ministro de Hacienda, al traer el proyecto aquí ha debido decir en una de sus cláusulas: el banco es el que prestará el dinero y el banco será el que construya los ferrocarriles.

Y como comprobación, nuevamente, de la tesis que vengo sosteniendo, está la cláusula 33 que dice lo siguiente:

"Respecto á las líneas de Yonán á la Magdalena y del ferrocarril al Ucayali ó á uno de sus afluentes, se estipula lo siguiente: A partir de la fecha del supremo decreto aprobatorio de los presupuestos de dichos ferrocarriles, ó de alguna de sus sec-

ciones, manifestará el banco al Gobierno si hace uso de la opción para construir estas líneas ó la sección respectiva en el plazo no mayor de tres meses, contados desde la fecha de los expresados decretos. Si se presentase el estudio y presupuesto total del ferrocarril al Ucayali, el plazo que tendrá el banco para declarar al Gobierno si construye la línea será de un año."

Se vuelve, pues, á decir en el contrato que tratándose del ferrocarril de Yonán á la Magdalena, también tiene el banco derecho de hacer ese ferrocarril, y esa opción que se refiere sólo al ferrocarril de Yonán á la Magdalena y no á las prolongaciones de los demás ferrocarriles, que también el banco habría deseado la opción, pero el señor Ministro se encontró con la dificultad de que los demás ferrocarriles estaban contratados de antemano con la Peruvian Corporation; sino hubiera sido por eso, el señor Ministro de Hacienda nos traería en este contrato las cláusulas correspondientes para que la construcción de esos ferrocarriles se hiciese con la opción en favor del banco.

Voy á terminar, Excmo. señor; creo haber demostrado en la forma más concisa y con la mayor claridad posible, que no existen estudios sobre el ferrocarril al Oriente que se proyecta construir; que solo existen estudios reales y verdaderos sobre los ferrocarriles de la Oroya á Huanayo, de Sicuaní al Cuzco, de Ilo á Moquegua y de Yonán á la Magdalena. Vengo sosteniendo la necesidad de que, muy particularmente tratándose del ferrocarril al Oriente, no debe entrar el país en la aventura de un empréstito, cuando no se conoce lo que ese ferrocarril va á costar. Al sostener esta tesis he manifestado, que esta cuestión ferrocarrilera ó de obras públicas está perfectamente amalgamada con el contrato de empréstito en sí mismo; y he considerado desde el principio de mi discurso lo indispensable lo necesario que es que los que deben ser responsables ante el Congreso y ante el país sobre este empréstito, nos digan clara y terminantemente si el ferrocarril al Oriente se encuentra estudiado y si existen motivos para decir, como ha sostenido el señor Mi-

nistro de Hacienda, que ese ferrocarril sólo costará 17 millones; he considerado que el único que podría darnos esas luces y cuya no asistencia me ha extrañado desde que me reincorporé á esta H. Cámara, puesto que es el único que debía tomar parte en esta discusión respecto de los ferrocarriles y obras públicas, es el señor Ministro de Fomento.

De manera que, como conclusión de mi discurso, yo someto á la Cámara, y V. E. se servirá consultarlo, que se convoque á las sesiones de esta Cámara, al señor Ministro de Fomento.

Espero que él, con sus conocimientos y el de los estudios que se hayan hecho, muy especialmente los del señor Cipriani, que supongo los tiene ya en su poder, nos dirá cuanto va á costar ese ferrocarril, y si realmente se cuenta con el dinero para ello, dada su importancia. El nos dirá también los estudios que se hayan hecho sobre los demás ferrocarriles.

Entonces llegaré al convencimiento de que los tres millones del empréstito son suficientes para la ejecución de esta obra; y aún llegando á ese convencimiento quedarán todavía en mi conciencia dudas respecto á la faz financiera del contrato, porque, como he demostrado al ocuparme de ella, en esta última parte de mi discurso, conceptúo que hay una serie de cláusulas perfectamente inaceptables, que atan al Perú y que lo ponen en una condición difícil q' no tenemos por qué provocar, recordando lo que nos ha ocurrido en antiguos tiempos. He dicho. (Aplausos).

El señor **Presidente**.—El H. señor Aspíllaga ha solicitado la concurrencia del señor Ministro de Fomento á este debate. Los señores que opinen porque se llame al referido funcionario, se servirán ponerse de pié.

Fué aprobado.

El señor **Presidente**.—Se le llamará.

El H. señor Jiménez puede hacer uso de la palabra.

El señor **Jiménez**.—(Ocupando la tribuna.) Excmo. señor. Nunca como en esta ocasión, que por primera vez de mi vida subo á la tribuna del parlamento de mi patria, tengo que ser profundamente sincero, completa-

mente franco. Por eso comienzo por declarar que no abrigo la pretensión de convencer á los señores de la minoría demócrata. (Murmillos.) Ellos han manifestado que vienen aquí, al seno de la cámara, después que su partido ha tomado un acuerdo, resolviendo combatir este negociado con todas sus energías y con todas sus fuerzas. Yo me dirijo, señor Excmo., á la conciencia pública; yo me dirijo al país; yo me dirijo á aquellos que todavía vacilan, á aquellos que todavía no han formado su convicción profunda en este asunto de importancia trascendental para el porvenir del Perú.

Algunos señores diputados se retiran del salón.

El señor **Gazzani** (retirándose de la sala.)—Volveremos cuando termine, puesto que no se dirige á nosotros.

El señor **Jiménez** (continuando) Vengo á esta tribuna con un pecado original, vengo con el pecado de ser civilista; porque aquí se han analizado á las personas que defienden este contrato y á todas se les ha tachado: á una porque preside la junta directiva del partido civil, á otra porque es presidente de la comisión informante y á otra porque tiene vínculos con el gobierno y con la compañía de recaudación. Yo nada de esto soy, pero ni siquiera accionista de la recaudadora, pero mi voz nada significará, tampoco, porque soy soldado raso del civilismo y amigo entusiasta del gobierno!

Todos los señores de la oposición que suben á esta tribuna, señor Excmo., principian por declarar que no se trata de una cuestión política, que de ella no debe hacerse asunto de partido; que todos deben votar después de reflexionar profundamente sobre la materia. Todo esto se dice, Excmo. señor, yo no dudo de la sinceridad con que estas palabras se vierten, pero noto el hecho claro é indudable, de que si este asunto se discute en el terreno de los principios, si se le discute á la luz de las enseñanzas de la ciencia económica, también se le convierte en plataforma política.

Yo no critico esto, bien hacen los partidos cuando se presenta una cuestión de enorme importancia en hacer de ella asunto de política, si están profundamente convencidos,

de que esta cuestión, tal como la dirige la mayoría, puede conducir al país á un porvenir muy oscuro y muy negro.

Se ha dicho que la opinión pública está en contra de este negociado. Pero ¿cómo se forma la opinión pública, Excmo. señor? Cuando se conoció el empréstito, cuando sólo se supo que se había realizado entre el poder ejecutivo y los representantes de casas comerciales europeas un contrato de préstamo de £ 3.000,000, evidentemente, que como dijo un orador demócrata hubo asombro, hubo dudas, hubo estupor. Pero, por qué? Porque el Perú ha tenido un pasado financiero verdaderamente desastroso, porque todo lo perdimos en la hora terrible de la prueba, en la guerra del Pacífico, porque los hombres de edad provecta, sienten en el fondo de su alma, todos los sinsabores, todas las mortificaciones de las crisis pavorosas por las que vieron pasar á su patria, porque los jóvenes han crecido en medio de una atmósfera de tristeza, porque han principiado á hacerse hombres oyendo siempre decir que la patria está mutilada, que no es la que legaron los fundadores de la independencia. Sí, Excmo. señor, se ha formado así un carácter débil, se ha formado un carácter pusilánime, y por eso todos se asustan y tiemblan ante la idea de que el Perú pueda contraer un compromiso que va á obligarlo por muchos años de su vida.

A más de esto, bien sabe V. E., que el partido civil no ha hecho de este asunto cuestión de política.

El empréstito ha venido á la mesa de la cámara de diputados, sin que haya sido discutido previamente con ninguna de las personas dirigentes del civilismo que ocupan un asiento en esta representación; de aquí, señores, que no haya se hecho propaganda á su favor. Y después, señor Excmo., hay tendencias generales, hay fenómenos que caracterizan el modo de ser de los partidos del Perú. El partido civil es un partido tranquilo, es esencialmente moderado! es un partido enemigo de la lucha acerba, de la lucha ardorosa: el partido demócrata es todo lo contrario. (Aplausos y murmullos. El Sr. presidente agita la campanilla.)

El orador.—No importa, Excmo. señor.

Por eso, señor Excmo., la prensa demócrata ha combatido este negociado con vehemencia, con verdadera acritud, sin reparar en los medios que ponía en juego á fin de exaltar las pasiones. Por eso yo, lo digo con toda franqueza, noto que á más de la opinión que, podemos llamar ilustrada y consciente, hay también la opinión que se forma por medios artificiosos. Y aquí mismo, Excmo. señor, yo noto que al lado de las personas que asisten al debate con el empeño patriótico de formar una convicción, vienen también muchos á cumplir con la consigna (aplausos). Noto, Excmo. señor, que hay público que se entusiasma, no con la frase elocuente, no con el rayo vibrante del orador, sino, únicamente, porque opina en sentido adverso al negociado que discutimos.

Si todos los que han subido á este sitio se hubieran expresado, Excmo. señor, con la elevación, con la altura, con el espíritu sereno del "leader" demócrata el honorable señor Sousa, yo no tocaría estas cuestiones, yo no le daría á este debate el jiro que le estoy dando. Pero tengo que hacerlo porque eso no ha sucedido y porque creo, Excmo. señor, que á la tribuna del parlamento de un pueblo demócrata deben hacerse subir, hasta ella, todos los gritos, todas las observaciones, todos los argumentos, vengan de donde vinieren.

Dije, señor Excmo., que el pasado del Perú determina en la conciencia un estado de vacilaciones, un estado de temor para suscribir nuevos empréstitos; por eso quiero recordar á grandes rasgos ese pasado; pero recordarlo con precisión, señalando fechas, citando hechos para que podamos trazar el paralelo del ayer y el presente. De este modo, podrá también la honorable cámara darse cuenta de cuáles son, de cuales pueden ser los motivos íntimos que determinan la actitud de muchas de las personas que han terciado en este debate.

Yo, señor Excmo., no quiero personalizar en manera alguna la discusión: por eso no extrañen los distinguidos representantes que me han precedido en el uso de la palabra, que no haga referencia directa

á cada uno de ellos, tomaré los argumentos en conjunto y procuraré refutarlos del mismo modo.

Sabe V. E. que se dice que, por lo mismo que el Perú contrajo sucesivos empréstitos que le impusieron un servicio enorme al cual no pudo atender en las épocas felices en que éramos dueños del guano y del salitre, la más elemental prudencia aconseja que hoy desprovistos de esos recursos fiscales y sin más fuente para subsistir que la que proporciona el trabajo de los ciudadanos, hoy es una lijereza lanzarse en esta vía peligrosa de los empréstitos.

No es comparable el empréstito en discusión con ninguno de los anteriores, y de ahí, señor Excmo. que las invocaciones al pasado financiero, por mucho que sean ilustrativos, ni pueden jamás conducirnos á negar el voto á la operación en debate.

Cuál es ese pasado? Voy á describirlo someramente á la honorable cámara.

En 1822 nuestros comisionados señores del Río y Paroissien colocaban un empréstito de 1 200,000 £ que al cambio de entonces representaban 6.000,000 de pesos.

En 1825 nos obligábamos por £ 616,000 ó sea pesos 3.080,000.

Pero desentendamos el servicio de ambas deudas por veintiun años, y así señores, en 1846, representaba aquel servicio pesos 7.488,793 y pesos 3.844,247 respectivamente.

Sumando capital, intereses, la deuda de Chile y otras partidas semejantes, teníamos por pagar 21.339,943 pesos, ó sea señores en cifras redondas £ 5.000,000 áteato al cambio de la época.

Llegamos, Excmo. señor, al año 1865 en que celebramos un empréstito de £ 5.800,000. Cinco años después, en 1870 colocamos un nuevo empréstito de £ 11.920,000, sabéis á qué tipo? al 82 por ciento; pero con las comisiones y demás el quebranto alcanzaba no al 18 por ciento indicado, sino al 30 por ciento. ¡Y eran los tiempos del guano!

Quiso el Perú, señores, convertir estas deudas y quiso hacer ferrocarriles y dió la ley de enero 13 de 1871 autorizando un empréstito de £ 15.000,000 para obras públicas y de la suma que fuera necesaria para la conversión.

Qué desastre al cumplir la ley!

La casa Dreyffus tomó á firme al tipo de 75 % .£ 4.000,000
En marzo 20 de 1872 colocábamos en el mercado europeo 3.278,000
En abril de 1873, según convenio de nuestro agente y el de Dreyffus, esta casa tomaba también al 75 % 2.000,000
Poco después colocábamos al mismo tipo. 3.200,000
Pero aún, señores, cumpliendo la misma ley de 1871, hubo que hacer á Dreyffus la venta forzosa al 6 o/o de. 9.500,000
Sólo quedaba en depósito para hacer frente á la conversión 14.600.000
Así honorables señores, por este empréstito, autorizado por ley de 1871, el Perú puso sobre sus hombros una deuda de. 36.800,000 colocados á un tipo miserable.

Vea pues, V. E., como en las épocas en que el Perú era dueño de riquezas inagotables, colocaba sus empréstitos al tipo máximo del 82 %, como después bajaba al 75 % y como se vió obligado á colocarlos al tipo infimo del 60 %.

Algo diré del negociado Dreyffus:

El año 69 existía un déficit en las rentas nacionales, en el presupuesto de la República, de más de 12 millones de soles. Para saldarlo se dió autorización al gobierno y con ese objeto se celebró el contrato de agosto del año 69 con la casa Dreyffus, vendiéndole dos millones de toneladas de guano, obligándose esta casa á hacer el servicio de la deuda externa, á entregar por lo pronto, dos millones de soles y posteriormente la suma de setecientos mil soles mensuales.

Yo debo pasar por alto todas las minucias, todos los detalles de la lucha que este contrato encendió, de esa lucha entre los consignatarios del guano y la casa Dreyffus Hermanos y Compañía.

Trascurren los años y llegamos á 1879 en que hay que recordar que á virtud de una ley del mes de octubre, los comisionados fiscales del Perú en Europa, ajustaron en enero de 1880, un convenio con el "Cré-

dito Industrial de París," por el cual nos aledantaba esta institución ochocientas mil libras: se comprometía á darnos 460,000 libras cada año y una vez que se hubiera vendido por Dreyfus todo el guano materia de la autorización de la ley del año 69 debía subir la entrega á ochocientas doce mil libras. Con el salitre que también se le entregaba al "Crédito Industrial" debía también, después de cumplir ciertos compromisos, dejarnos una renta de un millón 300 libras anuales. En cuanto á la deuda externa se comprometía á reducirla á la suma de 16 millones de libras que tomaba sobre ella la compañía contratante. Pero, Excmo. señor, la situación política del Perú había cambiado: á un gobierno constitucional siguió una dictadura y en la misma fecha en que se celebraba esta negociación á virtud de la ley autoritativa del congreso de 1879 por los comisionados fiscales del Perú en Europa, aquí el gobierno sometía las cuestiones de Dreyffus con nosotros al examen de los tribunales, y días después, el 13 de abril, fundándose en que marchaba con lentitud pasmosa la liquidación de esa cuenta, se convirtió en árbitro de ese asunto y reconoció un saldo á favor de esa casa de cuatro millones de libras.

Y olvidaba decirnos señores, que la combinación con el "Crédito Industrial" fué desaprobada, y que se nos volvió á ligar á la casa negociadora de agosto de 1869.

Después de esto, Excmo. señor, el Perú no podía preocuparse absolutamente de los asuntos relativos á la deuda externa: tenía que consagrar todas sus energías al período álgido de la guerra en que se vió envuelto, y después de concluida esa guerra internacional, la situación de lucha intestina en que quedó la república, hizo también absolutamente imposible dedicarse á pensar en este problema tan importante y complejo.

Fué en 1890, cuando un comité de los tenedores de bonos de la tan despreciada deuda externa, consiguió que el congreso del Perú aprobara el contrato que se conoce vulgarmente con el nombre de contrato Aspíllaga Dounoughmore ó contrato Grace. En ese contrato se cancelaron los anteriores empréstitos, dando el

Perú sus ferrocarriles por 66 años, el uso de sus muelles, la liberación de derechos fiscales á los materiales que introdujera la compañía, dando dos millones de hectáreas en las regiones amazónicas y comprometiéndose á entregar 33 anualidades de 80,000 libras cada una. A más de esto se autorizaba al comité para emitir un empréstito por 6 millones de libras con la garantía hipotecaria del guano y de los ferrocarriles que pasaron á esa compañía, empréstito que se destinaba á la prolongación de las diversas líneas férreas.

Comparando, Excmo. señor, todo este pasado con el presente, se puede notar una diferencia saltante que no es necesario precisar porque todos pueden contemplarla inmediatamente.

Si en el mismo año de 1890, cuando el Perú recién principiaba á convalecer de un tremendo infortunio se creía posible abonar 80,000 libras anuales, sin designar la renta especial con que iban á ser pagadas; si entonces se consideró conveniente autorizar al Comité de tendores de bonos, ó á la Peruvian Corporation para que pudiese hacer un empréstito de seis millones de libras destinadas á la construcción de ferrocarriles, ¿qué extraño, Excmo. señor, que hoy que han pasado de entonces acá quince años, que ha mejorado enormemente el estado económico del Perú, qué extraño, repito, que se quiera hacer un empréstito moderadísimo de tres millones de libras?

La vida de los estados Excmo. señor, se refleja en sus presupuestos: y de aquí que sea conveniente conocerlos siquiera, muy á la ligera, muy rápidamente, para poder también, comparar si los empréstitos que antes se colocaron estaban en proporción con la renta que disfrutábamos para de ahí concluir si es ó no prudente hacer el empréstito que hoy se pretende.

Los presupuestos, como muy bien sabe la H. Cámara, eran antes bienales. En el año 1847 á 1849, en ese bienio el presupuesto subía á 14 y pico millones de soles, el servicio de la deuda externa á un millón trescientos y tantos mil soles . . . ó sea la décima parte de los ingresos.

Al bienio siguiente los ingresos

nacionales se calculaban ya en una suma mucho mayor en 19 millones 800 y tantos mil soles. (Hay que fijarse que se trata de presupuestos bienales) El servicio de la deuda externa había subido á dos millones y pico de soles, ó sea más de la décima parte de los ingresos previstos.

En los presupuestos del 61 para adelante viene ya el incremento considerable, debido á los ingresos del guano. En el presupuesto bienal del 61 al 62 tenemos como ingresos de otro orden 25 millones y pico; el guano se calculaba en 16 millones, y el servicio de la deuda externa en 7 millones 600 soles. Del 63 al 64 se calculaban las rentas del guano en 28 millones, la renta del empréstito que se iba á colocar en 9 millones y pico y el servicio de la deuda externa en 7 millones 600 y tantos mil soles. Esto es la 6a. parte de las entradas.

En el 69 y 70 los ingresos ordinarios subían á 40 millones, el guano á 30 millones y el servicio de la deuda externa á 5 millones 300 mil soles, y además se pagaba á los consignatarios 15 millones de soles, haciendo un total de ingresos de 61 millones y un déficit de 17 millones.

En el bienio del 73 al 74 los ingresos subían, en conjunto, á más de 66 millones, el servicio de la deuda externa necesitaba 26 millones 400 y tantos mil soles, ó sea lo que se necesitaba para atender al servicio de la deuda mucho más de la tercera parte del presupuesto nacional.

En el bienio del 75 al 76, señor Excmo., los ingresos se consideraron en 65 millones, los egresos en 74 millones, siempre con un déficit considerable de casi 10 millones de soles y el servicio de la deuda externa subía también á la enorme suma de 25 millones 700 mil soles.

Y después, señor Excmo., el servicio de la deuda externa se suspendió, las entradas nacionales no alcanzaban para satisfacer las necesidades ordinarias de la vida y el Perú quedó en completa falencia en los mercados europeos. Por eso en el presupuesto del 77 al 78 no figura partida para el servicio de la deuda, teníamos un ingreso total de 75 millones y un egreso de 76 millones. Vino la guerra y todo eso desapareció.

Después de esa situación, señor Excmo., el primer presupuesto que el Perú se dió fué el bienal del 87 al 88, en el cual se calcularon los ingresos en una suma muy superior á la realidad, se calcularon en 16 millones de soles. Pero resultó que durante el ejercicio del primer semestre de este impuesto hubo un menor ingreso de 2 millones y tantos mil soles.

A partir de entonces, señor Excmo., se nota el crecimiento constante y gradual de nuestros ingresos.

Tenemos el año de 1892, 7.000.000 de soles. Al año siguiente 900.000 soles más. De 1894 prescindiremos por la azarosa situación que atravesábamos, y de 1895, porque debido á causas que todos conocemos, no hubo presupuesto.

Veamos las cifras que arroja la nueva vida del Perú. En 1896 se presupuestan S. 8.400.000 de ingresos, estos suben en 2.300.000 el año 1897, crecen en 1.100.000, y en 1903 llegan los ingresos á 14.600.000 soles.

Después, á consecuencia de las leves que aumentaron algunos de los impuestos, los ingresos se calcularon el año de 1904 en S. 21.000.000 y en 1905 en 25.000.000.

Se nota, pues, Excmo. señor, un crecimiento lento pero firme de los ingresos nacionales á partir del año de 1887 á la fecha. Esta es la época que para nosotros tiene verdadero interés práctico. Porque en fin las épocas anteriores con riquezas providenciales que desaparecieron no pueden servir aquí sino para recuerdo.

Si no obstante las diversas oscilaciones porque ha pasado la tranquilidad pública desde el año 1887 á la fecha, se ve que los ingresos han aumentado año á año paulatinamente, tiene uno derecho de confiar que siguiendo el orden de las cosas, siguiendo las leyes económicas, los ingresos del Perú tienen que seguir aumentando. No aumentarán de modo extraordinario, pero crecerán dejando márgenes bastantes para hacer los sacrificios que nuestra situación reclama urgentemente.

Se dice, con frecuencia, que nuestro presupuesto, no obstante que, en los últimos años ha ascendido á más

de 2.000,000 de £, es presupuesto con déficit.

Pero hay que analizar, Excmo. señor, cual es la clase de déficit que nuestro presupuesto tiene. Si ese déficit se refiere á la falta de renta con que atender á las necesidades inaplazables de la Nación, á la falta de medios con que pagar á los servidores de la república, entonces sí, el fenómeno del déficit debía, realmente, asustarnos. Pero cuando ese déficit se debe al medio, más ó menos empírico como se hace el presupuesto en el Perú, esto no tiene por qué alarmarnos.

En todas partes, solo se ha regularizado el presupuesto después de largos años de experiencia; de modo que no tiene por qué extrañarse ni sorprenderse que yo califique de empírico el modo como se hace el presupuesto en el Perú, pues pasará muchos años más y continuarán haciéndose como ahora.

Calcular realmente los ingresos del Estado, hacer que solo quepan en las partidas de egresos aquellas que respondan á necesidades reales y efectivas, es cosa muy difícil, sobre todo, cuando la iniciativa parlamentaria en materia de gastos es amplia hasta la exageración.

Por eso los déficits q' no pueden notarse en nuestro presupuesto no son déficits que revelan que el Perú carece de potencia económica, sino déficits que responden á métodos empíricos que todavía no estamos en aptitud de abandonar.

Déficit real, carencia de medios para atender á la vida del estado, eso no es cierto, y esto le consta al mundo entero.

Hay que notar, también, señor Excmo., que en este cálculo del presupuesto del Perú he omitido las rentas departamentales. Como antes no existía la independencia económica de los concejos departamentales, en la época en que los habíais todas las rentas nacionales estaban englobadas; hoy corren por presupuestos distintos los ingresos para cada departamento: esos ingresos suman casi tres millones de soles. De modo, pues, que en realidad el presupuesto del Perú no es de veinticinco millones; es un presupuesto de veinte y ocho millones de soles.

Con un presupuesto de esta naturaleza, señor Excmo., comprometer las rentas para hacer un servicio primero de 70 mil libras, después un servicio de 140 mil y después un servicio de 210,000 libras, es algo que realmente no puede atemorizar á nadie. Con 70 mil libras que son las que tenemos que desembolsar para hacer el servicio del empréstito en su primera serie de un millón de libras, solamente tomaremos menos de la trigésima parte de nuestras rentas y cuando el empréstito sea cubierto en su totalidad, cuando tengamos que atender al servicio de tres millones de libras que será el año 1909, entonces, Excmo. señor, es seguro que con el crecimiento paulatino, moderado de las rentas públicas, ese servicio no absorberá ni la décima quinta parte de nuestras entradas. Esta es la verdad, esto es lo que resulta del estudio de esta cuestión á la luz de las cifras que arrojan los presupuestos del presente año; y yo pregunto ¿cuando uno va á invertir en los intereses y amortización de su deuda pública la 15a. parte de los ingresos, puede decirse que esto desequilibra les rentas nacionales, que esto constituye gravísimo peligro, que esto es lanzarse en aventuras desastrosas? No Excmo. señor.

Bien está, señor Excmo., que cuando el Perú tenía la locura de emplear la mitad de su renta en la deuda se dijera que ese era un error verdaderamente inconcebible; pero Excmo. señor, con un presupuesto de treinta millones destinar al servicio de la deuda dos millones, es algo que yo no me explico, como haya podido despertar tan profunda inquietud y que haya podido producir alarmas, como las que se ha hecho gala de exhibir desde esta tribuna.

Todos estamos de acuerdo señor Excmo. en que el crédito es un bien inestimable que debe cuidarse con mucho esmero, que nunca uno debe comprometer, sino en nombre de verdaderas necesidades.

Todos también sabemos, Excmo. señor, que el crédito en el Estado como en el individuo reposa en la confianza que uno logra inspirar á los demás; y que para mantener esa confianza, es necesario no solo cumplir los compromisos que se contraigan sino también rodear la mar-

cha del país del más esquisito cuidado, de ser lo más solícito en conservar el prestigio y el nombre de la patria. Pero la situación en que el Perú se encuentra, es en mi concepto de aquellas que aconsejan, de aquellas que exigen que uno acuda al crédito si es que lo tiene.

Ya está demostrado, Excmo. señor que el volumen de los ingresos fiscales permite, sin que se corra riesgo alguno, comprometerlos en una parte tan mínima como la que he indicado, ó sea la décima quinta parte del presupuesto de ingresos, para hacer el servicio de una negociación. Si al lado de esta posibilidad, de esta seguridad, se demuestra la urgencia inaplazable de las obras que el gobierno proyecta, habrá que concluir que es necesario, que es imprescindible acudir al crédito.

Ningún economista, ningún financiero, puede mostrarse enemigo á ciegas, enemigo absoluto del empréstito, todos ellos señalan los peligros que ofrecen esa clase de operaciones y aconsejan á los pueblos que hagan uso de ellas con mucha cautela; pero condenarlos así en principio como algo malo en sí mismo, eso no lo ha hecho nadie.

Uno de los argumentos más efectistas que se ha dirigido contra la negociación en debate, es la de que pondrá al Perú en serias dificultades para atender al pago de la suma que se pactó en el tratado de Ancón, una vez que las provincias de Tacna y Arica vuelvan á la nacionalidad peruana. Este asunto, señor Excmo., ha sido ya suficientemente debatido. Está ya demostrado que siempre habrá con qué atender á esta necesidad del patriotismo.

Yo solo debo lamentarme de que esta clase de asuntos se traigan á la discusión pública en el parlamento del Perú; creo que es muy inconveniente exhibirnos ante el mundo como un pueblo á quien le va á ser muy difícil reunir la suma que debe destinarse al rescate.

Pero, Excmo. señor, en esto, por mucho que mortifique lo que voy á decir, no se hace otra cosa que ser lógicos. Siempre Excmo. señor siempre se ha querido hacer gala de que las dos provincias solo interesan al partido demócrata; y en el fondo de

la argumentación desarrollada se lee este pesamiento: señores civilistas, vosotros no os preocupáis de estas provincias, por eso os lanzáis á un empréstito de tres millones sin saber si á la hora del rescate tendréis con qué pagarlo. No, Excmo. señor, En el Perú todos, sin excepción de partidos se preocupan de estos asuntos, todos desean que llegue el instante de que se realice el plebiscito y estas provincias vuelvan al Perú. Pero lo que se hace es muy cómodo, esto produce siempre gran efecto, siempre es bueno revestirse con la túnica del santo patriotismo. Yo he dicho que aquí no se hace sino ser lógico. Lo voy á probar sencillamente recordando un hecho que todos conocen.

En 20 de mayo de 1895 el primer acto público del partido demócrata fué reunir una asamblea en uno de los teatros de esta ciudad. En esa asamblea se pronunció un discurso que no quiero recordar, porque no deseo que nadie se mortifique, y se presentó una proposición en la que se decía que ningún gobierno anterior se había preocupado de Tacna y Arica y se declaraba como una aspiración del partido demócrata la necesidad inaplazable de traer cuanto antes esas provincias al seno de la patria sin fijarse Excmo. señor, que ese cargo era completamente falso y que esos cargos que se dirigían á los diversos gobiernos son cargos que se dirigen á la nación.

También, Excmo. Sr. se ha dicho que el Perú tiene ya sus rentas comprometidas con un empréstito de seiscientas mil libras destinadas á la adquisición de armamentos navales. Y si he hablado de esto, Excmo. señor, en un tono que no quiero calificar, pues parece que se hubiera tenido buen cuidado de hablar del empréstito del gobierno, cuando todos saben que ese empréstito fué autorizado por el congreso y que la cámara de diputados solo hubo en contra cuatro ó cinco votos.

Se desconfía, Excmo. señor, de que los hombres actuales, ó que los hombres que actualmente manejan la cosa pública, cumplan religiosamente las obligaciones que el Perú se impone en virtud del empréstito que se debate. En el dictamen de la comisión en minoría, Excmo. señor, como condenado todo su pensamien-

to, como haciendo aquí la declaración más completa de lo que se siénta en el fondo íntimo del alma, se nos dice: "Ligar á la nación por contrato del género y de la duración del que se ha sometido, quitando hasta la esperanza de que venido mañana el país á mejores manos, puedan llevarlo en otros caminos, es cosa que no puede ser consentida, contra la cual hay que oponer la desaprobación más resuelta."

Esto que quiere decir, Excmo. señor? Qué el país no está en las mejores manos, que por esto no debe comprometer su porvenir, y que el argumento más sincero en contra del empréstito, es el que nace de la desconfianza que á la oposición inspiran los actuales gobernantes.

Planteada la cuestión, Excmo. señor, en este terreno de las desconfianzas nada se puede decir. Evidentemente que, en este asunto, cuando ya se penetra á juzgar de lo que pueden hacer los hombres, ahí entra la pasión política; de eso nadie puede desprenderse. Os mueve la pasión pero habeis pretendido justificarla, por eso Excmo. señor, aquí, cómo para hacer una manifestación pública de los fundamentos que se tiene para desconfiar, para dudar de que se cumplirá estrictamente con las obligaciones que nos impone este compromiso, se nos decía por uno de los oradores demócratas: que así como el gobierno civilista de Romaña violando la ley del impuesto á la sal, cuyo fondo estaba destinado á un objeto sagrado lo aplicaba por sí y ante sí á colocar un empréstito de cincuenta mil libras para elementos militares, así también hoy no emplearemos los recursos del empréstito en ferrocarriles, sino en necesidades generales del país! Que de esos actos de lo que se llama gobierno civilista de Romaña, se quiera deducir que el gobierno del Perú no va á cumplir su compromiso, es una deducción muy violenta que no tiene lógica de ninguna clase!

Y al respecto conviene, Excmo. señor, recordar á la opinión pública, que no tienen derecho los demócratas de hacer jamás esta clase de cargos. Si señor Excmo., los gobiernos para atender á las necesidades del momento no pueden considerarse intangible el presupuesto; por grande

que sea la inteligencia de los hombres que están en el poder, por mucha que sea su energía, por enorme que era su deseo de no apartarse un ápice del presupuesto, la historia prueba que se apartan. Y como decía, Excmo. señor, esto es lo que quiero recordar á la opinión pública.

Constantemente se nos está hablando de este impuesto á la sal, de su fin sacratísimo y de que este fin se ha violado por un gobierno civilista. (Y no sé si así pueda llamarse.)

Bien, Excmo. señor, la honorable cámara lo sabe, muchos de los señores que me escuchan eran diputados en el año 1899, y entonces Excmo. señor, á pedido del honorable señor Pérez, se solicitó del supremo gobierno que informase sobre el monto á que ascendía lo recaudado del impuesto á la sal, y sobre la existencia de esa renta, lo mismo que la inversión que se le había dado. Y entonces, Excmo. señor, se transcribió á la honorable cámara los supremos decretos de agosto de 1899. en los que se ordenaba la traslación de las sumas depositadas por cuenta del ramo de la sal en el banco del Perú y Londres á la caja fiscal de Lima. Se daban razones que también conviene recordar porque algo se rozan con la materia en debate. Se daba como razón que el supremo gobierno tenía que pagar al banco un interés de 9 ó 10 por ciento según que la moneda fuera de oro ó plata y que ese banco no abonaba sino el dos por ciento por las sumas en depósito y ni un céntimo por las sumas en cuenta corriente; que trasladando esa suma del banco á la caja fiscal se hacía esta magnífica operación, que el gobierno no pagaba ese interés que cobraba el banco y que la caja fiscal solo pagaba por el fondo de la sal un interés de seis por ciento. Por cierto, Excmo. señor, que también se ordenaba en esos mismos decretos que esos fondos fueran religiosamente mantenidos. Pero Excmo. señor, las necesidades públicas acabaron por absorberlos y cuando se pidió razón de la inversión, ella vino.....

Y entonces, señor Excmo. el contador del Tesoro Nacional manifestó en sus informes que esos fondos ascendentes á la suma de 933 mil soles habían sido invertidos en el pago de

la segunda legislatura extraordinaria de 1898, en las expediciones á los departamentos de la Libertad, Lambayeque y Cajamarca para mantener el orden público, en el camino del Pichis y en la apertura de la Avenida de la Magdalena. (Aplausos).

Véase pues, Exemo señor, como en nombre de esas necesidades inaplazables, el gobierno autor de ese impuesto, el gobierno que tenía como timbre de orgullo haberlo creado, se vió precisado, obligado á disponer de él para satisfacer necesidades del momento, algunas de ellas, no premiosas, no graves por cierto. No se haga, pues, esta clase de cargos, no se crea, no se pretenda que solamente los que son civilistas hacen estas cosas: todos los gobiernos con ser muy honrados tienen que hacer lo mismo. (Aplausos y murmulios.)

Como este empréstito, señor excelentísimo, se negocia con un banco alemán, algunos de los oradores que me han precedido en el uso de la palabra han visto la posibilidad de que se presente el fantasma de la intervención. Ya creen que van á repetirse en las costas del Perú los sucesos desgraciados y escandalosos de las costas venezolanas. Así, señor Excelentísimo, nos han hablado de que estos pueblos débiles de la América cuando se lanzan en el camino de los empréstitos con un mercado como el alemán, no hacen otra cosa que exponerse á que muy pronto venga sobre ellos la acción violenta, cínica de querer imponerles á balazos el cumplimiento de sus compromisos.

Pero señor Exemo., la situación del Perú es muy distinta á la situación de Venezuela. Si el Perú hubiera tratado un empréstito de esta naturaleza en medio de una convulsión política, teniendo al frente del gobierno no al jefe de un partido, no al hombre civil, no á un estadista, sino á un soldado que se elevara al solio presidencial mediante la fuerza y el poder de las bayonetas, entonces podría abrigarse esta clase de temores.

En el Perú, Exemo. señor, hay suficiente cultura, hay suficiente ilustración en toda la masa nacional, para dar nunca el espectáculo q' se ha

dado en aquella república de Sud América. Hay que recordar que no solo fué el hecho de que no se cumpliera el compromiso con los acreedores; fué la manera descortés, fué la manera verdaderamente brutal con que se trató á los agentes diplomáticos de las naciones europeas; fué esa conducta, resultante de un estado social anarquizado, lo que determinó la acción colectiva de las potencias europeas.

Yo no pretendo, señor Exemo., justificar en manera alguna la actitud de Alemania, Inglaterra y de las otras naciones que practicaron esos actos de cobardía, violatorios del derecho internacional; pero hay que recordar las causas de esa actitud para comprender que no estamos en iguales condiciones, que es un peligro puramente fantástico, un peligro que no es real, y que no debe tomarse en cuenta el de que mañana vamos á ser tratados nosotros de esa misma manera, porque para eso sería necesario que no siguiera el Perú en la senda del progreso, q' no siguiera marcha ascendente, sino que volviera á los tiempos de la anarquía, á los tiempos de la demagogia y de las ambiciones desenfrenadas.

Aquí, señor Exemo., con frases sin duda brillantes, el leader demócrata nos trazaba el cuadro de las crisis económicas: pero ni siquiera se procuró demostrar la premisa. No se demostró que estábamos en el primer período de la crisis: su señoría no hizo otra cosa que penetrar en el terreno de los principios, en la región de la ciencia de las finanzas, pero sin probar que atravesábamos el primer período de la crisis, y después desenvolvió sus diversas etapas, su marcha evolutiva y concluyó vaticinando que eso iba á pasar en el Perú. Pero no pudo, repito, demostrar que estábamos en el comienzo de ese mal económico, ni que se realizaban todos los fenómenos que le son característicos.

El honorable señor Prado y Ugarteche se ha encargado de comprobar en el terreno de los hechos, con la cita de los datos estadísticos, cuál es la condición económica del Perú, y cuán lejos estamos de esos períodos de crisis.

A mí no me extraña, Exemo. señor, que no se extendiera su señoría,

el "leader" demócrata, en revelar una á una las circunstancias características del primer período de la crisis del Perú, porque indudablemente ese es un estudio complejísimo sumamente difícil, y que dudo que entre nosotros haya elementos con que hacerlo, en los pocos días que ha podido su señoría consagrar al asunto. Y lo dudo, Excmo. señor, por las deficiencias, la carencia casi de un servicio estadístico completo q' se refiera á todas las fuentes de la vida nacional.

Las crisis tienen numerosísimas causas, y no obedecen á leyes generales. Cada mercado, cada centro, tiene su crisis y las leyes conforme á las cuales se desarrollan las crisis en los grandes mercados del mundo, no son aplicables á las crisis de un mercado tan reducido como el Perú.

Por eso hay que hacer un estudio profundo de la historia del país, y entonces, después de ese estudio, debe decirse: este es el fenómeno de la crisis, esto pasa en el Perú, y concluir después probando que el hecho mismo se repite, y deducir de ahí que es absurdo lanzarse al empréstito.

Pero, Excmo. señor, simplemente describir las crisis en el terreno puramente idealista para terminar diciendo que ese es el estado del Perú, eso no es convencer, eso no es lo que lleva la persuasión al fondo del ánimo, eso es labor efectista, fuego fáctico que se desvanece.

Como una consecuencia del empréstito se miden desde ahora, Excmo. señor los peligros, se va más allá, se afirma que el Perú tendrá que volver al billete fiscal. Y esta afirmación, Excmo. señor, lanzada así con tanta audacia desde esta tribuna, va produciendo su efecto: la gente que no reflexiona, las clases populares que no pueden detenerse á meditar en estas cosas, la masa de la población, esa gente cree que dentro de pocos días vendrá un decreto del gobierno mandando emitir billetes! Es también por esto que la opinión pública está en contra del empréstito!

No tiene objeto que me detenga á para deducir las causas que nos llevaron á esta ruina del papel moneda. No existe en la actualidad y no

hay posibilidad de que vuelva á presentarse. Pero como de esto se ha hecho un cargo tan grave, se ha hecho un cargo tan severo contra un régimen político, hay que decir algo sobre el particular.

Teníamos inundado el mercado de billetes á la sombra del régimen de la absoluta libertad de que gozaban los bancos, sin exigirse garantía alguna para el público.

Se creó una situación brillante en la superficie, negra en el fondo, y llegó el momento en que la crisis que entonces existía, tuvo que liquidarse como tienen que liquidarse todas las situaciones, y fué en ese momento de liquidación de un pasado, que era patrimonio de otros hombres, fué entonces que tuvo que irse primero (diciembre 18 de 1873) á limitar el derecho de emitir billetes á los bancos autorizados, obligándolos á depositar en la caja de moneda en papeles fiscales el 70 por ciento de sus emisiones, que suspenderse el pago en metálico de las obligaciones de los bancos (agosto 10. de 1875.) Tuvo q' irse después á exigir un préstamo de 81 millones de soles á los bancos asociados (setiembre 4 y 16 de 1875.)

No se devolvió el préstamo y llegó el momento en que el gobierno tuvo que declararse responsable de la emisión de los bancos 15 millones (agosto 17 de 1877). Respecto á esta liquidación del pasado, á esta liquidación de la crisis, debo recordar aquí agradecido la hidalguía del señor Sousa que declaró desde esta tribuna q' cuando llegó ese momento no era solo imputable al hombre que le tocaba actuar, sino que en ese momento era consecuencia de errores anteriores, el engranaje de unas causas con otras causas, de unos hechos con otros hechos, que llegaron á estallar en un momento dado. Ojalá, señor Excmo., todos los que se ocupan de esta materia tuvieran esa gran altura de espíritu para no hacer cargos injustos, para no confundir la causa de los fenómenos con la coincidencia de los fenómenos, para no acusar á un hombre que durante su gobierno tenía que liquidar la situación, q' se había planteado mucho tiempo atrás. A este respecto tratándose de este punto concreto de la bancarota, tengo también que recordar la opinión de un hombre que por

cierto no es un civilista, la opinión de González Prada, el cual ha tenido bastante espíritu de justicia para decir que no fué el régimen de 1875 á 1876 causa de la bancarrota, sino que esta se planteó durante la administración de Castilla, siguió con Echenique y llegó á su algidez con el gobierno de Balta.

Sigo, señor Excmo. con la historia de nuestros billetes. Después del momento, Excmo. señor, en que el Perú tuvo que asumir la responsabilidad de todos los billetes emitidos por los bancos vino la guerra. Ya en plena guerra, para crearse recursos, hubo que lanzarse en el camino pendiente en el que nunca se sabe hasta donde se puede llegar. Por eso, en octubre 28 de 1879 se declaraba el curso forzoso del billete, existiendo en circulación una cantidad de más de cien millones de soles, de responsabilidad nacional lo que trajo como consecuencia, una depreciación incommensurable; y después el año 1880 (enero 14,) desmonetizaba el billete, se le fijaba un valor de 12 peniques; pero ese valor no podía mantenerse sino en los decretos oficiales; el billete tenía que seguir sus leyes fatales; de aquí que fué bajando, hasta llegar al valor de dos y medio peniques. Y los bancos de emisión, señor Excmo.? Liquidaron unos, y quebraron otros, antes que el país repudiara el billete. Causas? solo recordaré dos decretos de 6 de marzo de 1880 y de 7 de mayo del mismo año. Dispuso el primero que los bancos entregasen al gobierno en moneda de plata el monto de sus emisiones autorizadas y que el gobierno pagara á los mismos bancos el préstamo forzoso de 18 millones, al tipo de 23 peniques por cada una. Esto importaba para los bancos perder 17 peniques por sol dada la diferencia del cambio. El segundo decreto declaró deudores del estado á los bancos del Perú y Nacional y les impuso el pago de casi 700,000 y 300,000 libras respectivamente.

Cuando la guerra concluyó, el Perú tuvo que preocuparse de salir de la situación insostenible creada por el billete: no podía vivir con una moneda depreciadísima, y por eso hizo toda clase de sacrificios para remediar aquella situación. Con ese objeto designaba primero el cinco por ciento de los derechos de aduana

para amortizar el billete (octubre 28 de 1889;) después, subió ese cinco por ciento al diez por ciento y. Pero estos remedios, esto sacrificios creaba un cinco por ciento adicional. Pero estos remedios, estos sacrificios, que el estado se imponía no daban resultado alguno; la plata iba saliendo de las cajas de reserva, y el billete tenía que depreciarse cada día más y más. Por eso, Excmo. señor, tuvo que llegar el instante en que el billete fuera extinguiéndose, por sí mismo, porque lo cierto, lo evidente es que no ha habido un acto legislativo, un decreto del ejecutivo en que se diga: desde hoy en adelante no se reciben los billetes fiscales. Fueron una serie de medidas que dieron ese resultado. De manera que el billete en el Perú murió por sí solo; de la noche á la mañana el pánico hizo que nadie lo recibiera. Esto produjo un trastorno tremendo en el país; pero ¡quién sabe, Excmo. señor, si ese trastorno ha sido fecundo para el porvenir!

Sí, Excmo. señor, viendo el Perú que nada conseguía con destinar el 15 por ciento de la renta aduanera á mejorar el billete, dispuso que ese 15 por ciento se cobrase en plata para hacer el canje, (enero 2 1888) y como con esto nada conseguía fué expedido el decreto del 19 de mayo de 1888 que volvió las cosas al estado de hacer la amortización con solo el 5% primitivo. Al día siguiente nadie recibió el billete y así murió esta calamidad.

¿A qué se destina el empréstito, Excmo. señor? Se destina á la construcción de ferrocarriles. Por eso se dice que esos ferrocarriles pueden construirse sin necesidad de un empréstito, que basta con destinarles las 200.000 libras indicadas por la ley de 1904. Se dice que aún podemos hacer otra clase de ahorros y de economías en el presupuesto general para destinar á esta obligación, ya no doscientas mil libras, sino trescientas mil, ó quinientas mil libras esterlinas.

En todas partes, Excmo. señor, se nota el fenómeno del crecimiento de los gastos del Estado. el pliego de egresos tiende de un modo incontenible á crecer en proporciones inmensas. este hecho lo nota también el Perú y de él tenemos to-

dos plena conciencia. Puede ser que se vayan creando necesidades ficticias y que estas necesidades ficticias absorban las energías nacionales, pero ese es el hecho evidente que existe aquí y en todas partes. Los egresos de los Estados tienden á crecer de un modo indefinido. Por eso, Excmo. señor, cuando se quiere á la verdad tener ferrocarriles hay que buscar un medio de que las rentas designadas no sean absorbidas por esas otras clases de necesidades de que ningún país puede librarse. Por eso, Excmo. señor, al discutirse la ley de ferrocarriles de 1904, el señor Boza, deseaba, exigía que la renta destinada á los ferrocarriles estuviera rodeada de especiales garantías, porque su señoría temía que una simple ley que asignara en el presupuesto de la república tantos millones para hacer ferrocarriles, era una ley que corría el peligro de ser ilusoria, porque ese es el hecho aquí y en todas partes, lo vuelvo á decir.

Evidentemente, Excmo. señor, que la ley del empréstito es una derivación, es una consecuencia de la ley de 1904. Esta ley no hace otra cosa que señalar el medio efectivo de cumplir lo mandado por esa otra ley. Entonces, Excmo. señor, se discutía la necesidad premiosa de construir el ferrocarril de la Oroya á Huancayo, de Sienaní al Cuzco y el ferrocarril al Ucayali. Entonces, Excmo. señor, la comisión en mayoría opinaba porque se aprobara el proyecto venido del senado que, en poca diferencia es lo que constituye la ley, y ese dictamen estaba abonado por la firma del señor Enrique Espinosa, estaba abonado por la firma del señor Moisés Bohl, estaba abonado por la firma del señor Lavalle y Pardo. Los tres demócratas. El señor Boza dictaminaba en minoría, creía el señor Boza que era necesario hacer estudios, que no había llegado todavía el momento de ordenar que se hicieran tales ó cuales ferrocarriles, sino de hacer estudios para después determinar qué ferrocarriles debían construirse. Pero el señor Boza nos dice en su dictamen (leyó). No basta decir que las sumas que se señalan serán de inclusión forzosa en el presupuesto, pues nuestros

archivos desbordan de leyes en forma idéntica, que no han tenido ejecución."

Agregaba después:

"Hay que disponer las cosas de manera tal, que todo temor desaparezca y que la garantía que se otorgue, no sea una partida en el presupuesto, sino una real y efectiva, como la posesión de una renta, la cual podrá ser la de tabacos, como en el proyecto aparece, pero no como garantía, sino en forma más eficaz." ¿Cuál es esa firma más eficaz, Excmo. señor? El señor Boza partidario sincero de los ferrocarriles no se contentaba con que figuraran partidas en el presupuesto, quería que los ferrocarriles se construyeran de un modo cierto, de un modo indefectible y por eso decía: no basta señalar la renta, no basta establecer garantías, hay que tener la seguridad absoluta de que esa renta solo se invertirá en ferrocarriles. Y yo pregunto ¿de qué modo se hace esto?

El ferrocarril al Ucayali es una necesidad de orden eminentemente nacional. Yo no he oído sino dos opiniones en contrario: una de ellas la del señor Sousa que desde el año 1904 sostiene que aquel ferrocarril no responde á necesidad imperiosa del país, ni siquiera en el orden estratégico. También en el representante de la provincia de Ucayali, existe idéntica convicción. Pero fuera de estas dos convicciones, yo no conozco ninguna otra que no sea en el sentido de que, no puede por más tiempo aplazarse la construcción del ferrocarril hasta la región oriental.

El señor **Presidente**.—Como la hora es avanzada, continuará su señoría el día de mañana. Se suspende la sesión.

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

Por la Redacción —

L. E. Gadea.

—Al continuar la sesión el día jueves á las 4 h. 25 p. m., bajo la presidencia del h. señor Miró Quesada y con asistencia del señor Ministro de Hacienda, prosiguió el debate del empréstito de tres millones de libras pactado por el poder ejecutivo.

El señor **Presidente**.—Continúa la sesión. El señor Jiménez puede hacer uso de la palabra.

El h. señor **Jiménez**.—Excmo. señor, manifestaba en los momentos en que se suspendía la sesión el día de ayer, que solo conocía dos opiniones que sostenían la absoluta, la completa inutilidad del ferrocarril hacia el Ucayali.

Después de que este punto fué materia de extenso debate en la legislatura de 1904, apenas si se explica que tengamos hoy que volver á ocuparnos de él, siendo así que se encuentra ya sancionado por el Congreso á virtud de una ley.

Ha sido anhelo nacional, vivamente sentido desde hace muchísimos años, el de llegar al oriente del Perú con su costa por medio de una línea férrea; y sin remontarnos á un pasado lejano, bástame recordar que desde aquellos tiempos que se llaman los tiempos del hogar nuevo, ha sido siempre aspiración constante y uniforme la de tender los rieles desde la costa hasta el Ucayali.

Cuando se inauguraba la administración de 1895, un biógrafo del señor de Piérola le decía: "El nuevo presidente fiel á sus antecedentes patriotas y á las ansias que ha demostrado por el engrandecimiento de su nación, abrirá sin duda, ó aproximará la apertura de la comunicación rápida del Perú con el Atlántico, por el Amazonas y sus afluentes y por la extensión del ferrocarril trasandino hasta las márgenes navegables de alguno de ellos. He aquí el objeto digno de un Piérola, y en cuatro años se puede conseguir, si desde el primer momento se pone allá la puntería".

El biógrafo no era un desconocido; el biógrafo era el señor Cazanneve, de la Junta Directiva del Partido Liberal, quien acompañó al señor doctor Durand en su jira política, hace muy poco tiempo, y quien en la exhibición de los partidos coaligados en la última campaña electoral, pronunció una entusiasta alocución.

¿Qué hace pues hoy el partido civil? No hace más que recojer esta bandera, no hace más que hacer suya esta iniciativa demócrata y trabajar porque sea pronto una realidad que antes no pudo ser sino una esperanza.

Cuando ese partido estuvo en el poder quizo cumplir su programa; el jefe de esa administración quizo realmente que el ferrocarril fuera un hecho y por eso se explica, Excmo. señor, el contrato celebrado en 1897 con Mr. Salomón Joseph, representante de la firma R. Herz Ca. de París.

Se me dirá que ese empréstito que pretendió negociarse en 1897 se destinaba al fin sacratísimo de pagar el rescate de Tacna y Arica. Acepto, Excmo. señor: entonces se creía que muy pronto iba á liquidarse ese pasado de la guerra del pacífico y que esas dos provincias iban á reincorporarse á su nacionalidad, y se quería, para entonces tener listos los fondos del rescate . . . pero á más de ese objeto se decía en el contrato celebrado que si no podía aplicarse á ese destino, se dedicarían los fondos que el empréstito iba á suministrar á la construcción del ferrocarril al Ucayali y á las reformas hacendarias que acordará el Poder Ejecutivo.

Si ese empréstito no se realizó no fué porque el Supremo Gobierno volviera sobre sus pasos, sino porque los que iban á prestar su dinero no pudieron ó no quisieron hacerlo. Pero si ese negociado se hubiera hecho ¿cuál sería la situación, Excmo. señor? ¿Se hubiera aplicado ese empréstito que importaba la suma de doce millones de soles más ó menos, es decir, la suma efectiva que el gobierno iba á recibir, se hubiera aplicado á cumplir los compromisos que se derivan del tratado de Ancón? No, señor Excmo.; el hecho indiscutible es que no ha llegado todavía la oportunidad de cumplir con aquellos compromisos, el hecho evidente es que aun se esfuerza la cancillería Peruana por arribar á algún resultado con la cancillería de la Moneda.

Entonces ¿á qué se hubieran aplicado esos fondos? Al otro objetivo subsidiario, al otro fin marcado en el empréstito celebrado con Salomón Joseph: al ferrocarril al Ucayali. Es un hecho perfectamente claro, perfectamente apreciable. Y yo pregunto señor, Excmo. ¿si el año de 1897 el supremo gobierno del Perú comprometía las rentas nacionales para hacer un empréstito con ese objeto,

por qué no se puede hacer lo mismo en 1906? ¿Cómo Excmo. señor, en este decenio el Perú no ha avanzado, ha permanecido estacionario, ha retrocedido?

No, señor Excmo., la liquidación arroja un enorme saldo á favor de la época actual respecto del año de 1897. ¿En ese entonces se pudo hacer ese ferrocarril y hoy no se puede hacer?

Se dice: ¿cómo lleváis las paralelas de acero hasta las márgenes del Ucayali, por donde se va á conducir ese ferrocarril, no hay perfiles no hay planos, si nada se ha hecho? Y señor Excmo., ¿en 1897 se había hecho todo eso? La situación es más complicada, porque hay que hacer ahora hoy, esas zonas están más exploradas, esos peligros y dificultades se conocen más que antes.

El hecho señor Excmo. es que, hace, poco más ó menos una decena de años los hombres del poder, los que que constituían el supremo gobierno, creían posible, creían necesario el ferrocarril al Ucayali y comprometían las rentas nacionales para construirlo; y los mismos hombres son los que en 1906 le dicen al país: espera que se hagan los estudios, espera que tengas á tu vista el plano del ferrocarril, para, entonces, celebrar el empréstito. Esto señor Excmo. es faltar por completo á la lógica de los hechos.

El ferrocarril al Ucayali, señor Excmo. no solo es para el Perú un problema de orden económico, es un problema de orden nacional, es un problema, se puede decir, hasta de orden externo. Se trata con este ferrocarril y con los otros de contribuir poderosamente á formar el alma nacional, porque la nación no es solo una multitud deseminada en un territorio; la nación supone que esa multitud tiene un pensamiento común, tiene una idea, un ideal que perseguir, y esa idea y ese ideal apenas si existen cuando no hay comunicación, cuando las partes pobladas no se comunican rápidamente con las zonas casi desiertas; cuando el pueblo ilustrado y culto no tiene, casi contacto con aquellas poblaciones situadas en las regiones á donde solo se va buscando riqueza.

Es un tópico que está al alcance

de todas las inteligencias, no hay que demostrarlo, ello sería perder el tiempo.

Por eso, Excmo. señor, fué este el programa que se trazó el partido civil. Fué el programa que se lanzó al iniciarse las labores eleccionarias de 1904 por el candidato civilista y es el programa que desea llevar á cabo hoy que, es el Presidente de la República, hoy, que se encuentra al frente del Gobierno.

Se dice: la suma que vais á destinar á ferrocarriles en regiones ignotas debíais dedicarlas á irrigar los valles de la costa á fomentar la agricultura, á transformar en alfombras de verduras los secos arenales de la faja próxima al mar.

Este punto se discutió en el seno del partido civil, y se discutió no sólo la irrigación sino los ferrocarriles longitudinales; pero los hombres que estaban en el poder tenían otro programa, era el de tender el lazo íntimo de unión entre la costa la sierra y la montaña y esa idea la hizo suya el partido todo. ¿Cómo se quiere que se vuelva atrás? Y al decir esto no se crea que considere como un error la resolución que se dió al programa. Nó, Excmo. señor; yo estoy convencido, que en el orden de las necesidades del Perú precisa la inmediata comunicación con el oriente, ligando la costa con la región de los bosques.

Quizá considerado este asunto con una mirada económica con espíritu comercial, quizá convendrá convertir en terrenos fértiles los arenales de nuestra costa; pero hay necesidad de ver el problema bajo otro punto de vista, es necesario que los congresos del Perú no se preocupen solo de la parte habitada, de aquella parte cómoda sino que se ocupe de todo el resto de la República. La costa está habitada con una población culta que sabe lo que es la patria; de modo que la costa puede esperar época más bonancible. Pero más allá donde habitan las enormes muchedumbres completamente analfabetas, donde la ignorancia predomina, allá lo que se sabe es que todas las rentas nacionales se dedican solo para nosotros, para los felices mortales que vivimos aspirando las brisas del Océano Pacífico.

Es menester que se establezca el cambio de ideas y de afectos el cam-

bio íntimo entre los hombres de la sierra y de la costa y ese cambio no puede hacerse sino á medida que vayan, los ferrocarriles trasmontando la cordillera de los Andes. Esta obra es una obra nacional que servirá para formar, así, el corazón y el alma de la República.

Le segura, la rápida, la inmediata comunicación con la hoya amazónica responde también á la necesidad de atender al mantenimiento del orden público, á la estabilidad de la paz, y de ello tenemos ejemplo reciente en las páginas de nuestra historia.

¿Qué ocurrió, señor Excmo., cuando Ricardo Seminario y José María Madueño proclamaron en Iquitos la república federal? Que el Perú tuvo que mandar sus tropas para restablecer el orden por la vía marítima, tuvo que pedir permiso al Brasil para entrar por sus ríos á los ríos peruanos.

Esa situación es para mí, sencillamente, ridícula, es una situación que no debe repetirse jamás. Un país necesita acudir á todos los puntos de su territorio por vías propias y no tener nunca que ir á ellos por terrenos extranjeros para defender aquello que es perfectamente suyo.

Pero Sr. Excmo., ¿cómo es posible hacer este enorme sacrificio de un ferrocarril hasta el Ucayali? Ese ferrocarril va á llegar á un punto en el cual la navegación es difícil, va á llegar hasta una zona en la cual hay todavía muchas peripecias que vencer, de tal modo que si el Perú se viese amenazado y quisiese defenderse por esta vía, sería aquello imposible; el ataque vendría rápidamente por las bocas del Amazonas y desde Lima sería quimérico acudir á salvar el territorio nacional.

Pero señor Excmo., ¿cómo es posible que una nación se resigne á cruzarse de brazos, cómo vamos nosotros á consentir en que, porque hay sacrificios, dejemos que vaya creciendo el peligro, que llegue y que saba la marea para que nos inunde? Nó, señor Excmo., el oriente hay que defenderlo indudablemente desde el mismo Iquitos, pero también hay que defenderlo desde Lima y hay que hacer toda clase de sacrificios para defender esos territorios que nos legaron nuestros mayores.

Se dice: ferrocarril completamente improductivo, completamente inú-

til. Pero un ferrocarril que atravieze las selvas orientales, una línea férrea que cruce esa zona es, como me decía el H. señor Secada, á manera de nuevo río, que se descubre nuevo curso fluvial á cuyas dos márgenes va á desarrollarse en el acto la industria cauchera que no tiene elementos, sino, para penetrar á corta distancia de los puntos navegables. Pues, mañana que tengamos tendidos los rieles penetrarán los caucheros á esos ríos, á uno y otro lado de la vía, penetrarán al corazón de la montaña, extraerán sus productos y, entonces, ese caucho que se exporte por millones de kilos dará al fisco una renta considerable, vendido ese caucho en los mercados europeos significará millones de millones que vendrán en forma de retorno á fecundizar los campos del Perú.

Yo, Excmo. señor, no me ocuparé especialmente del ferrocarril de la Oroya á Huancayo, porque ha solicitado el uso de la palabra el H. señor Ráez que representa la provincia de Huancayo; creo que á su señoría le corresponderá tocar este punto con toda la amplitud que él se merece. De las otras líneas tampoco nada diré porque de ello se han ocupado, ó se ocuparán otros señores diputados.

En general, no hay Excmo. señor, un sólo ferrocarril que pueda llamarse en lo absoluto ferrocarril improductivo; que pueda tomarse en lo absoluto como un abismo en el cual el dinero que se invierte desaparece para siempre. No excelentísimo señor.

De todo nuestro pasado desastroso en materia financiera, lo único que nos queda son esos ferrocarriles, merced á los cuales ha podido hacerse el resurgimiento económico del Perú; merced á ellos nuestra vida se ha cristalizado á los dos lados de la vida férrea; en sus proximidades se han formado los grandes centros de producción que van operando lenta pero seguramente la transformación económica y social del Perú. Sin ese ferrocarril de Moquegua á Arequipa y Puno, ¿seríamos como lo somos, dueño de una parte considerable del comercio de Bolivia? ¿Se hubieran desarrollado en el pie en que están las industrias en los departamentos del sur? Nó, excelentísimo señor.—Sin el ferrocarril de Lima hasta la Oroya se hu-

biera establecido ese gran centro minero de Casapalca? ¿Hubiera crecido el centro minero de Yauli? Tampoco Excmo. señor,—Es el ferrocarril, es esta obra de civilización que con su ahento fecundiza todo lo que encuentra en sus proximidades, que despierta todas esas riquezas perdidas en el corazón de los Andes.

Bien puede ser Excmo. señor que en los primeros momentos un ferrocarril demande sacrificios, demande esfuerzos para su sostenimiento; pero hay que pensar que el Estado no tiene la vida efímera del individuo, que tiene una existencia permanente que está llamado a subsistir por siglos de siglos, y uno debe sacrificar algo ó mucho del presente para asegurar el porvenir de su patria, porque no ha de irse uno á la tumba con todo lo que tiene, hay necesidad de que quede una parte para que sea aprovechada por las generaciones de mañana. Cuando uno quiere contemplar las lejanías de la vida de su pueblo tiene que estar convencido de que esos sacrificios del Perú para aproximarse al Ucayali, al Cuzco á Cajamarca por medio de vías férreas son sacrificios que serán ampliamente recompensados porque la prueba está en la historia de todas las naciones que han desarrolado material y moralmente merced á la implantación de líneas férreas; y el mismo Perú debe gran parte de su desarrollo á esos ferrocarriles que hoy posee y que se miraron al construirlos como el tipo de fantasmas que iban á acarrearlos enormes desastres.

Yo no soy ingeniero, yo no puedo seguir al H. diputado por Jaen en su extensa peroración en la que, ha sostenido que es una verdadera utopía, que es una locura, resolver en los momentos actuales la construcción de la línea al Ucayali, pero si no puedo tratar la cuestión técnica, puedo y debo hacer notar que S.Sa. ha disertado como si á las 24 horas de pronunciado el veredicto de esta Cámara, fuera á principiarse, la colocación de los durmientes y el tendimiento de la línea férrea. Mas de esos no se trata señor Excmo. ¿Se trata, evidentemente, en el fondo de que? De autorizar al Poder Ejecutivo para que haga ese ferrocarril, se trata pues de determinar una enorme responsabilidad sobre un pequeño grupo de personas que se encuentran hoy al frente de los desti-

nos del Perú. Esas personas que han respondido con hechos al cumplimiento de las promesas, esos hombres que son una verdadera garantía, esos hombres son los que van á resolver este gran problema nacional. Esos hombres no van, no, señor Excmo., á cometer la locura de que se nos hablaba. Ciertó Excmo. señor, no está en la mesa de lapresidencia, no está aquí el plano del ferrocarril; no tenemos la línea matemática que él va á seguir; ¿pero este es un motivo para que nosotros no demos esta ley? ¿es un motivo para que no se aprovechen del crédito extranjero que viene á ofrecérsenos? No, señores. En este asunto el tiempo es un factor de los más grandes. Estas dilaciones, esta eterna postergación, este indefinido aplazamiento de la satisfacción de una necesidad premiosa del Perú, puede traernos muy grandes, muy fatales consecuencias.

Yo, Excmo. señor, no quiero leer, por no fatigar á la H. Cámara; pero pensaba poner en su conocimiento este artículo, publicado en "La Prensa" de Lima el mes de noviembre, artículo que se atribuye al señor coronel Portillo, en el cual se manifiesta cuan urgente, cuan premiosa es la necesidad de que las paralelas de hierro abracen de una vez á Lima con el Oriente. ¿Qué dice este articulista? Dice que mientras en el Perú se está discutiendo cuál es la mejor vía para ir al Oriente; mientras que estamos aquí en este especie de congreso de construcción de ferrocarriles, para saber por qué punto va á inaugurarse la línea y por qué punto va á concluir, los enemigos del Perú van avanzando, van avanzando lenta, pero seguramente. Nos dice que los vecinos del norte se afanan para tender sus rieles, para llegar de Ambato al Curaray, por llegar hasta el Napo y después hasta Iquitos. Nos dice que los vecinos del este también están esperando el momento de avance sobre nuestro territorio; y que no obstante todo esto, aquí estamos remedando la fábula de si son galgos ó si son podencos, mientras las liebres se dejan coger por sus enemigos.

No se puede, pues, Excmo. señor, por más tiempo deferir la solución inmediata de este problema.

El H. señor Sousa, al discutirse la ley de ferrocarriles en el congreso de 1904, decía estas palabras, que son perfectamente aplicables, Excmo.

señor, á lo que está poniendo en ejecución ó á lo que quiere poner en ejecución el partido que se encuentra en el poder: (leyendo): "La obra de la construcción de los ferrocarriles debe acometerse con resolución, con audacia y con entusiasmo por el Gobierno, invirtiendo en ello una gran suma de nuestras entradas."

Eso es lo que se hace, Excmo. señor. Eso es, acometer esta obra con audacia, con decisión y con entusiasmo; pero no con audacia de locos; no con audacia de incompetentes, porque en fin aquella audacia consiste en comprometer el crédito del Perú, pero no es audacia de locos, desde que en el peor de los casos, eso compromete tan solo, como decía el día de ayer, la décima parte de nuestras entradas anuales.

Se decía, ayer, Excmo. señor, que en nuestro presupuesto se despilfarraba el dinero en multitud de necesidades ficticias; que teníamos un ejército muy superior á las necesidades de la república, y que ahorrando esos gastos, que son despilfarros, tendríamos lo suficiente con qué acometer, sin sacrificios, la obra de la aproximación al oriente. Yo Excelentísimo señor, tuve ocasión ayer, de manifestar á la cámara como prueba la historia de todos los países el fenómeno del inflamamiento de los egresos fiscales.

Pero lo que yo debo extrañar, lo que debe sorprender, Excmo. señor, es que las personas que tienen versación parlamentaria, que las personas que conocen estas materias, que las personas dedicadas al estudio del presupuesto, esperen que se disenta el empréstito para venir á decir á la cámara estas cosas. ¿Por qué cuando se disintió el pliego de egresos no se dijo: suprimáse esas partidas, que son inútiles, que son innecesarias, por qué se viene á esperar estos momentos? Y lo mismo debían haber dicho cuando se trató del ferrocarril á Cajamarca y del ferrocarril á Moquegua.

Yo he asistido á la cámara. Esa ley ha pasado sin discusión de ninguna clase, no ha habido ni una vez que se levantara para decirnos que el ferrocarril á Moquegua iba á ser conductor de piedras, porque las parras de aquel valle están cegadas por la flojera. ¿Por qué en el

momento oportuno de poner remedio á los males no se pone, y se aguarda el momento efectista para decir ¡ferrochais el dinero en objetos fantásticos?

Lo mismo digo de ese ferrocarril de Yonán á la Magdalena. ¿Por qué cuando se dió esa ley no se dijo á la cámara, ese trazo no debe seguirse, esa línea hay que tenderla por otras regiones verdaderamente ricas y productivas? ¿por qué se ha dejado hacer cosas mal hechas para lamentarse y criticar cuando ya no est tiempo de hacerlo? A más de esto aquí un orador demócrata se preguntaba ¿por qué preferir la línea á Cajamarca, por qué no ofrecer el ferrocarril de Ica á Ayacucho? A ese representante demócrata le diría buscad la colección del diario de los debates de 1904, leed allí como se disintió este ferrocarril y leed las palabras del señor Boza que entonces demostró que era indispensable construir el ferrocarril á Cajamarca, centro minero de primera clase.

Se dice, Excmo. señor, vamos á construir ferrocarriles sin plan alguno, vamos aquí en un camino completamente desatentado. ¡No hay plan! Si hay plan, Excmo. señor.—Desde que se disintió la ley de 1904 todos los oradores convinieron en que ese ferrocarril de la Oroya á Huancayo, era uno de los eslabones de la cadena que debía unir Huancayo con el Cuzco. Ciertamente que ahora se alega que el tramo de Oroya á Huancayo es respecto del Cuzco, como ir de Lima al Callao para acercarse á Europa.

En materia de ferrocarriles, un kilómetro que se avance es mucho conseguir, y ojalá pudiera uno acercarse hasta el Cuzco como se aproxima de Lima á Europa yendo hasta el Callao. Hacer de estas frases equívocas, llevar á la broma cosas tan serias, está bueno para producir efecto momentáneo, pero jamás para convencer, Excmo. señor. Se decía entonces, en 1904, que el ferrocarril al Cuzco no era también sino la iniciación de un futuro ferrocarril desde aquella ciudad hasta la región fluvial del Madre de Dios.

Esta obra terminal del ferrocarril la realizará el Perú en un porvenir más ó menos próximo, cuando

se fortalezca, cuando aumenten sus entradas. Entonces podrá pensar en ese nuevo problema; por hoy debe contentarse con lo que se hace. Los puntos terminales que hoy se proyectan no son puntos de estancamiento, no son más que puntos de espera en los que se aguardará un porvenir más venturoso para seguir avanzando hasta que toda esa región oriental esté unida á la costa por medio de las paralelas de hierro.

Pero se ha manifestado señor Excelentísimo que era mejor esperar, que debemos antes de comprometer nuestro crédito en esta clase de obras públicas, tener integras todas nuestras reservas, para poder atender á los conflictos internacionales que pudieran sobrevenir.

Del asunto de Tacna y Arica, no tengo para qué volver á ocuparme, pero si debo tratar de los otros á que se ha hecho veladas referencias.

¿No se prolongará, año por año, las discusiones de cancillería? ¿No se ha visto trascurrir largos periodos de tiempo sin que sea posible llegar á la solución de ninguno de nuestros conflictos internacionales? ¿No vemos como por decenios se van eternizando estas cuestiones que tanto afectan el porvenir del Perú? ¿Acaso está en nuestras manos ponerles término inmediato?? ¿Acaso tenemos los elementos necesarios para decir á los que discuten con nosotros: resuelto en el acto la cuestión? No, señor Excmo. La verdad todos la conocen, yo no quiero expresarla con mis labios desde la tribuna del congreso. Todos saben y lo saben por experiencia abundante que, esas cuestiones internacionales pueden perdurar dentro de un término muy lato, que pueden pasar muchos años para que tengamos nuestras fronteras perfectamente delimitadas. Y entonces, cuando es tan indefinido el plazo de espera, cuando puede estar tan lejos, ¿es prudente aconsejar al Perú que no piense en ferrocarriles, que no piense en sacrificios para extenderlos hasta que llegue la oportunidad, hasta que estas cuestiones internacionales estén terminadas? No señores, lo prudente y lo práctico es tender en el acto los rieles para ir obteniendo con la posesión efectiva aquello que mañana

nos quieran disputar con títulos jurídicos.

Luego, señor Excmo., yo, en este orden de ideas, debo recordar que un empréstito, como ya se dijo en esta tribuna, puede servir de poderoso auxiliar para la solución tranquila y conveniente de los problemas internacionales que tiene la cancillería del Perú. Un empréstito significa, como se ha dicho también, hacer acto de presencia ante el mundo europeo. Es necesario ver ahí que ese Perú que nunca cumplió sus compromisos hoy los cumpla, y hacer que se despierte en todos esos grandes centros é instituciones interés por nuestra suerte, asociando á nuestro porvenir centros é instituciones que si alguna vez estuviéramos en peligro, tuvieran por conveniencia propia, que procurar que ese peligro sea perfectamente pasajero y perfectamente inofensivo.

Yo, Excmo. señor, no pretendo hacer el análisis de todas las cláusulas de este contrato de empréstito; yo creo, Excmo. señor, que como aquello ha de ser materia de un debate especial, de condición por condición, de cláusula por cláusula, no es necesario adelantar mi opinión; pero necesario sí, tomar en conjunto algunas de las observaciones más saltantes que se han dirigido á este contrato.

Desde luego, Excmo. señor, llamo mi atención el afán con que aquí se ha tratado de demostrar que este empréstito no es para el Perú, signo alguno de resurgimiento de su crédito: que este negociado es al igual de los que celebra un pobre diablo que va á pignorar una prenda en una casa de esa especie... La garantía que ofrecemos, ese es el imán y esa garantía debía avergonzarnos. Se exagera mucho y yo no seguiré tal camino.

No, señor Excmo., yo no voy á sostener lo que no es cierto, no voy á decir que este es un empréstito ideal, los empréstitos ideales no los celebran los pueblos que tienen un pasado como el Perú.

Pero esa garantía que se nos exige consistente en la intervención de los personeros del banco alemán en la recaudación é inversión de la renta del tabaco, eso no es lo

mismo, Excmo. señor, que ir á entregar una prenda en manos de un prestamista. No señor Excmo., esa es una garantía que supone el crédito; esa es una garantía que descansa en la fé nacional; es una garantía que parte del supuesto de que el Perú va á marchar por la vía de la tranquilidad, por la vía del orden, por la vía del progreso.

Decidme, señor Excmo. ¿si mañana volviera á encrespase el mar de la política á levantarse el oleaje de la anarquía y volviera el Perú á ser convulsionado por la revolución esa garantía podría cumplirse? ¿Sería posible que, entonces, la renta del tabaco se destinara al objeto q' debe destinarse? Nó, señor Excmo., en esa hora del trastorno completo esa garantía estaría sacrificada, por consiguiente, pues, esta garantía es de aquellas que suponen crédito, es de aquellas que suponen que uno tiene confianza en el país con el cual se negocia.

No se trata de una garantía de aquella naturaleza que se entrega al acreedor á que le ponga á salvo como quiera. No señor Excmo., esta garantía no es de esta naturaleza; el acreedor no puede hacer lo que le venga en gana. Si el Perú tuviera riqueza de otro orden, si tuviera algo así como sus guanos y salitres de otros tiempos, y los pusiera en manos de sus acreedores, entonces si se diría esta es una verdadera prenda; pero la simple intervención, la simple secularización de la renta del tabaco no es prenda de esa especie.

Se nos dice, Excmo. señor, este es un empréstito muy malo, este es un empréstito inaceptable porque se pacta un interés de 6 por ciento para capitales europeos que no reciben por su dinero sino el 3 por ciento. Pero, señor Excmo., cómo se pretende, cómo se quiere, cómo se puede decir sinceramente que el Perú debe hoy exigir condiciones idénticas á las que exigen Francia, Inglaterra y la Alemania. No, señor Excmo., eso no es posible.

Ayer, fatigando la atención de la cámara, pasé en revista todos los empréstitos que el Perú había celebrado y manifesté cómo durante 21 años suspendió el servicio de intereses de sus empréstitos de 1822 á

1825, cómo después de 1875 no cumplió con el servicio de intereses de los empréstitos del 69, 70 y 72, cómo los bonos de nuestra deuda externa se cotizaron á un precio miserable, y cómo los tenedores de bonos consiguieron de nosotros el contrato del año 90, y cómo, señor Excmo., las estipulaciones de este contrato tampoco hemos podido cumplirlas. Cuando este es el hecho, cuando este es el modo como nosotros nos hemos conducido, es temerario querer exigir que nos presten á nosotros como se presta á las naciones de Europa. No, señor Excmo., hay que reconocer las faltas en que uno ha incurrido, hay que reconocer los pecados que uno ha cometido.

El Perú no puede aspirar todavía á aquello: después de este empréstito, después que pasen cuatro ó cinco años que él cumpla religiosamente sus servicios de intereses y amortización, entonces por sí solo, sin necesidad de ninguna medida extrema, el crédito aparecerá y entonces esta deuda que hoy contrata con el interés del seis por ciento, esta deuda que se lanza á un tipo del 92 por ciento, nos permitirá hacer un empréstito con un tipo de interés y de amortización mucho más ventajoso que el actual.

La cuestión constitucional la encuentro para mí completamente debatida, los argumentos en pró ó en contra, solo podrán renovarse en su forma, no en su fondo, y puede decirse que en realidad la cuestión es completamente formal, que no va á la esencia de las cosas. Para unos el empréstito se ha hecho en virtud de la ley de ferrocarriles, para otros sin base alguna. Bien señores, un parlamento que desea sinceramente el porvenir de su país, ¿qué es lo que hace en este caso? Salva el defecto de forma, reviste el contrato de todos los requisitos que la Constitución exige, y entonces si la mayoría de la Cámara cree que es necesaria ley autoritativa, pues la dá, no en forma de aprobación del empréstito, sino, dando la ley autoritativa para que se haga el empréstito en tales ó cuales condiciones.

¿Para qué entonces estamos aquí diciendo que es inconstitucional, que el Gobierno ha faltado á sus deberes, que el gobierno ha hecho escarnio

de la carta fundamental? Esto no tiene objeto decirlo, cuando el gobierno dice: he acordado esto y os lo remito para que si os parece bien, le prestéis vuestra aprobación. Ahora si la Cámara cree que debe prece-der la ley autoritativa, la dicta y así salva por completo el conflicto.

Uno de los puntos que noto que despierta más recelos, que levanta mayor número de desconfianzas, es el relativo al derecho de opción para construir los ferrocarriles que se acuerda al banco alemán.

Yo creo que la teoría sostenida por el H. señor Pérez es la verdadera. Creo, Excmo. señor, que no es asunto que compete al Poder Legislativo, sino de la exclusiva responsabilidad del poder ejecutivo: celebrar contratos de construcción, es algo en que tiene amplia libertad el gobierno.

Yo creo, pues, que cuando se lle-gue á discutir esta cláusula, el Con-greso debe abstenerse de pronunciar su opinión sobre ella, y decirle al gobierno: resolved sobre este parti-cular lo que estimeis más convenien-te.

Por eso, Excmo. señor, yo no me he detenido en demostrar si es conve-niente ó inconveniente la opción. Pe-ro sí debo decir que estimo muy exagerados los temores que se desa-rrollaban ayer desde esta tribuna. Yo realmente no veo motivo para al-larmarse profundamente de que á aquel que presta dinero se le dé el derecho de preferencia. ¿Acaso se perjudica la construcción del ferro-carril porq' ese contrato se hace con el banco alemán en lugar de hacerlo con otro negociador? Por que entien-do que los ferrocarriles cuando se construyen no se van á hacer dejan-do amplia libertad á las empresas constructoras para que las lleven po'r donde quieran y los hagan como quieran.

Entiendo que el supremo gobier-no mandará hacer los estudios, hará revisar por sus ingenieros los estu-dios del trazo que se ha presentado y que será en virtud de esos planos y presupuestos que el poder ejecu-tivo contrate los ferrocarriles. Y en estas condiciones yo no veo que ha-ya motivo alguno para abrigar temo-res. En fin, yo no entro en este pun-to, porque, repito, que para mí es a-

sunto que únicamente compete al poder ejecutivo.

Yo, señor Excmo., he formado mi convicción en esta materia, pasan-do por períodos de verdadera duda, yo he vacilado y para vencer mis dudas y vacilaciones he consagrado al estudio de este asunto mucho tiem-po; yo he reflexionado, fríamente, en el alcance de los efectos del emprés-tito que el Perú proyecta realizar á fin de construir los ferrocarriles. No he venido, pues aquí, á sostener una opinión de simpatía, he venido á sos-tener una profunda convicción, una opinión hondamente meditada.

Yo lamento mucho la susceptibili-dad exagerada de los que creen ver en mi discurso una arma de partido de los que creen que he hecho mal en tratar la faz política del emprésti-to.

No, señor Excmo.; en el campo de la política situó esta discusión el dic-tamen en minoría, porque éste califi-ca el empréstito con términos verda-deramente duros, porque el dicta-men de minoría hace el elogio diti-rámico del ministro de hacienda de 1869, porque el dictamen en minoría no hace sino acumular cargos sobre cargos contra el régimen constitu-cional de 1872 y porque el dictamen concluye con palabras que en el fon-do quieren decir esto: cuándo sal-dremos de vosotros, señores civilis-tas, para q' entren al poder los demó-cratas! Por eso tuve que dar á mi discurso la dirección que le he dado. (Aplausos).

Todas las personas imparciales y honradas no tienen más que leer las frases de ese dictamen para que con-venzan en que yo estoy en este mo-mento en la verdad, y la verdad la digo aquí y en todas partes.

Yo he rememorado el pasado del Perú si nfaltar en nada á la exacti-tud de los hechos, me he abstenido deliberadamente de hacer el menor comentario, yo no he calificado he-cho alguno me he limitado á relatar-los. Por consiguiente, nadie puede decir que yo hago en este momen-to una campaña de orden político. Voy más allá, señor Excmo.: yo no creo que por ser civilista debe uno votar por este contrato, no, debe uno votar á favor de él después que se convenza de su bondad y de su necesidad. Yo estoy convencido de

esa bondad y de esa necesidad, por eso es que le daré mi voto.

Yo sé que lo único que podría hacer q' quedase en descubierto la firma del Perú es algo que no se ha de realizar. De ese algo se ha hablado desde aquí con mucha cautela, con medias palabras, con un tono muy suave; de ese algo se habla en las columnas del diarismo con más ó menos franqueza; de ese algo se habla con audacia en las calles de Lima, . . . ese algo de que se habla es la revolución. Pero yo, señor Excmo., no creo en ella. Esa fué también la amenaza cuando se discutió la elección del señor Candamo; esa fué también la amenaza al debatirse el alza de los impuestos, y esa fué también la amenaza al tratarse de la elección presidencial de José Pardo; pero como entonces, nadie la seguirá. (Aplausos).

El oleaje del mar de la política, por mucho que se arremoline, no sacudirá las capas más profundas: nó, la ola cenagosa de la anarquía no volverá á enfangarnos. (Bravos y aplausos).

Yo confío en el patriotismo de todos los peruanos, y al decir todos los peruanos, me refiero también á los señores demócratas. Sí, yo abriego la persuasión íntima, la convicción honda de que si en sus filas hay exaltados, los detendrá al borde del abismo el estadista, arma de su partido, el caudillo á quien aclaman, i-dólatras, los suyos.

Sí, señor Excmo., él cumplirá hoy, al atardecer de la vida, con ese imperioso deber: así, cuando llegue la hora de pagar el doloroso tributo de la naturaleza, le acompañarán el llanto de los suyos y el silencio respetuoso de los que fueron sus adversario.

Por eso tengo, Excmo. señor, fe convencida, fe absoluta, en que el Perú cumplirá sus compromisos, en que se rehabilitará ante el mundo europeo; y así, honorables señores, si asoma la hora del peligro, ese mundo nos alentará con sus simpatías; y si el peligro llega, si hay que lanzarse en sus aguas, ese mundo, Excmo. señor, nos proporcionará recursos bastantes con que dejar á flote y flameando al viento la bandera del triunfo, la nave de la patria. (Aplausos prolongados).

El señor **Presidente**.—El H. señor Ruez puede hacer uso de la palabra.

El señor **Ruez**.—Excmo. señor: Me había hecho el propósito de no terciar en este debate, tanto porque conceptúo que los oradores que en él han tomado parte han expuesto ya casi todos los argumentos que pueden aducir en materia de la trascendencia de la que nos ocupa, cuanto porque poco ó nada conocedor de cuestiones económicas, sabía bien que no había de proporcionarnos nueva luz. Pero la insistencia con q' algunos de los señores oradores que han impugnado el proyecto, han combatido el ferrocarril á Huancayo, provincia que me honro en representar, y el llamamiento que hacía el honorable señor Pérez á los q' estábamos obligados á defenderlo, me han decidido á mortificar vuestra alta atención, por brevísimos momentos, aunque no sea sino para levantar cargos que conceptúo injustos, y poder expresar el fundamento de mi voto.

Bien sé, Excmo. señor, que lo que se halla sometido á la deliberación del H. Congreso, no es un proyecto modificadorio de la ley de ferrocarriles; y por lo mismo que ello es así, no me voy á detener en demostrar la superioridad del plan establecido en la ley de 1904, sobre cualquier otro sistema de vías férreas, que como necesidad imperiosa de la nación, debe procederse á construir á la mayor brevedad y dentro de los recursos con que, por hoy, puede contar el estado. La oportunidad de ventilar este asunto tuvo su época; así como el referente á la preferencia á obras públicas de otra especie, sobre la construcción de ferrocarriles. Hoy esa construcción es un mandato perentorio y expreso de la ley; y lo único que nos queda ver es la manera de darle cumplimiento, una vez que el supremo gobierno nos ha puesto de manifiesto que dentro de los recursos que se le han señalado, le es imposible proceder á su ejecución.

Es quizá, Excmo. señor, porque con razón, en mi concepto, se ha establecido, como condición, para comprometer el crédito del Estado, la de tener que invertirse el capital ad-

quirido por este medio en necesidades urgentes é inaplazables é inmediatamente reproductivas, que se ha retrotraído la discusión sobre la importancia relativa sobre cada una de las vías férreas que se trata de construir ó continuar.

Si ello es así, es deber incluíble de los que creemos que los ferrocarriles en proyecto, llenan esas condiciones, el tratar de demostrarlo.

De todas las líneas propuestas, únicamente debo ocuparme de dos: del ferrocarril al Ucayali y del ferrocarril á Huancayo. Los demás que se nos proponen, han tenido suficientes defensores, en más de una ocasión, tanto en la tribuna parlamentaria como en la de la prensa.

En cuanto al ferrocarril al ferrocarril al Ucayali, Excmo. señor, poco se puede decir ya, después de lo expuesto en esta H. Cámara. La construcción de este ferrocarril es una necesidad que se impone, una necesidad de primer orden, inaplazable, de inmediata solución, sino se quiere ver comprometida nuestra integridad territorial y menoscabada nuestra soberanía.

La misma insistencia con que los diversos partidos luchan por demostrar que la idea de ese ferrocarril ha sido fruto de su concepción, nos prueba que el ferrocarril al Ucayali es una necesidad nacional.

Los diversos impugnadores de esta vía han hecho uso de argumentos relativos á lo difícil de su construcción, á lo caro de su explotación, etc., pero ninguno, con excepción del representante por el Ucayali, ha creído ese ferrocarril inútil, porque ninguno ha tenido el valor suficiente para decir que una obra de esta especie sería una carga para el Estado. Pero yo creo que al tratarse de obras de defensa nacional, como el ferrocarril al Ucayali no nos debemos de detener en el costo, ni en las dificultades de su construcción; únicamente hemos de concretarnos en estudiar si la forma, las condiciones en que debe realizarse etc., están en armonía con lo que el patriotismo y la previsión aconsejan en estos casos.

Ahora bien, establecido por la ley de ferrocarriles, que el ferrocarril al oriente debe terminar en un punto de nuestra red fluvial que sea navegable en toda época del año, es in-

dudable que para su terminación ha de elegirse un punto del cual en toda circunstancia y en cualquiera condición, puedan trasladarse elementos de defensa á todas las zonas, que pudieran hallarse amagadas en esa vasta sección. Si esto es así Excmo. señor, como no puede dejar de serlo, es indudable que no es llegado el caso de discutir como se ha hecho, el desideratum de esta cuestión, sino dejar que el poder ejecutivo lo ralice en las condiciones que la ley ha querido establecer, y que su patriotismo le sugiera.

Se ha dicho también, que una vez construído ese ferrocarril á un punto navegable, será perfectamente inútil, porque no encontraríamos elementos que trasportar. Pero, supuesto evidente el hecho, que no lo es, los que de tal modo argumentan, se olvidan quizá de que aquellas feracísimas regiones del oriente no se sirven actualmente por vías ni por comunicaciones que les sean propias.

Si estas vías quedaran en un momento clausuradas por quienes pueden hacerlo, pregunto yo, ¿cuál sería la situación de esos territorios?

Sería la de una plaza sitiada, en la que, por muy valientes que fuesen sus defensores, tendría que imponerse una rendición, irremisiblemente. Es para satisfacer esta eventualidad, para poder en un momento dado socorrer esa porción de territorio nacional, que aun cuando no estuviese rodeada de riquezas, tendría el derecho de exigir de la patria lo que es necesario para su vida y conservación que se construye el ferrocarril al oriente; y bien sabe la H. Cámara que aquella circunstancia no es improbable.

Pero para llenar tan sagrado fin, no basta que el ferrocarril se construya, es indispensable contar con un depósito abundante de materias que trasportar, muy especialmente de artículos de primera necesidad, para el individuo y para la industria, con un verdadero almacén de depósito y abastecimiento; y este no puede ser otro, que el suministrado por los ricos y abundantes territorios que el ferrocarril de la Oroya á Huancayo está llamado á poner en ejecución. A la idea de una línea al oriente, está pues, íntimamente ligada, la idea del ferrocarril de la Oroya á Huancayo.

El ferrocarril á Huancayo no es, Excmo. señor, una obra pública con-

cebida en estos últimos tiempos; no es únicamente la consecuencia de simpatías que el actual régimen político, como ha querido decirse, tiene por esa porción de nuestro territorio. Es la resultante de la bondad de sus condiciones; su población, su alta potencia productiva, su clima etc, que en todo tiempo han inducido á nuestros gobernantes, á pensar en la realización de esa obra.

En efecto, es el congreso del año 1861, el 11 de abril (si la fecha no me es ingrata), quien decretó la construcción del ferrocarril al entonces valle de Janja, garantizando la inversión del capital con el 7 por ciento de intereses; desde entonces, Excmo. señor, los primeros kilómetros de ferrocarril que se construían hacia la región central, tuvieron siempre en mira dirigirse hacia Huancayo; como lo atestiguan todos los trazos que por diversas rutas se hicieron á aquel lugar, y los debates que con este motivo se suscitaron en esta H. Cámara.

Si fuéramos, pues, á juzgar de la importancia de este ferrocarril, por sólo los antecedentes históricos, podríamos llegar á la conclusión de que él es indispensable y de necesidad nacional; porque de otra manera no podría explicarse el haberse perseguido por más de medio siglo la realización de esta obra, si ella no fuese una necesidad nacional, imperiosa é inapiazable.

Pero el H. señor Aspíllaga, el día de ayer, al querer demostrar la inutilidad de este ferrocarril, nos decía que si no se hubieran descubierto los grandes filones de riqueza minera al costado de la línea de la Oroya, esa línea habría tenido forzosamente que detenerse en Chila—Yo quisiera que S. Sa. hidaigamente me respondiera, si cuando ese ferrocarril se llevó á cabo, si cuando se construyó el terraplén á la Oroya, y si cuando se estableció que la Peruvian Corporation se hiciera cargo del contrato para llevar á cabo el ferrocarril hasta la Oroya, esas riquezas estaban ya descubiertas.

El enorme incremento tomado, Excmo. señor, por la región minera que recorre el ferrocarril central hoy, no ha sido la causa sino la consecuencia del ferrocarril que se construyó.

Abaratada la subsistencia, abaratados los brazos y las obras primas,

todo, Excmo. señor, con ese ferrocarril, es que los exploradores, que hasta entonces no se habían dedicado á estudiar y buscar las riquezas que encierran esas montañas, se dedicaron con todo entusiasmo á buscarlas, y colocaron esos asientos mineros en el pie en que hoy están colocados. Si ese ferrocarril no se hubiera realizado, no existiría ni el gran emporio de riqueza en Morococha, ni se encontrarían tampoco los grandes y poderosos asientos mineros que le rodean.

Digo, pues, que esos descubrimientos han sido la consecuencia, y no la causa del ferrocarril central. Ahora la suspensión de los trabajos, más allá de Chila, bien lo sabe S. Sa. que no fué otra, que el estado inerme en que nos dejó la guerra del 79. Pasado el momento de estupor en que nos dejaron nuestros destituciones, la primera obra pública que se continuó fué la de este ferrocarril.

La producción de los valles que vá á recorrer el ferrocarril á Huancayo es tan considerable. Excmo. señor, que la misma situación por la que atraviesa la capital de la república en estos momentos por la carestía de los artículos de primera necesidad habría estado muy lejos de presentarse, si todos esos productos se hubieran podido trasladar á esta capital.

¿Y que decir, Excmo. señor, de los recursos que aquellas regiones prestarían al importante centro minero del Cerro de Pasco, una vez construido este ferrocarril? Todos los artículos de primera necesidad y los brazos abaratarían, esto es indudable; y la introducción de los poderosos capitales que allí se han invertido no sería más considerable, sino que obtendrían el rendimiento que tienen derecho á exigir.

¿Pero cuáles son las condiciones actuales, Excmo. señor, de este ferrocarril? Son las condiciones de un ferrocarril de la más fácil explotación y de la más pura reproducción. Su longitud de 121 kilómetros se encuentra cubierta ya en parte, pues está construido 20 kilómetros y van á ser por construirse sino 100. El producto de costo por más que el H. diputado por Jaen diga que la Peruvian Corporation había perdido cobrando 3,000 libras por kilómetro no es sino de 2,500

libras. Pero así fuera el costo de cada kilómetro 3,000 libras, el costo total de esta línea sería de 300 mil libras y si á esto se agrega la cantidad necesaria para comprar el material rodante y para la conservación de la línea, llegaría á la cifra de 400,00 libras, suma que al 8 por ciento de interés necesitaría 32,000 libras para convertir este capital en inmensamente productivo.

Y bien, Excmo. señor, ¿saben los que han impugnado la construcción del ferrocarril á Huancayo, cuánto es capaz de producir esa línea, cuánto será capaz de producir una vez construída? Basta señor Excmo, pasar ligeramente la vista sobre las Memorias que anualmente eleva la Peruvian Corporation, para ver cuánto contribuye el movimiento comercial de esas regiones al rendimiento del ferrocarril á la Oroya.

Pero no es sólo eso, Excmo. señor: la primera parte de la vía que actualmente se construye, la sección que se encuentra comprendida entre la Oroya y Huari, se halla colocada en condiciones tales que, según mis informes, se acaba de firmar un contrato que asegurará la explotación de los mantos riquísimos de carbón que en Huari existen y que son un verdadero emporio de riqueza. Aún pues, antes de que esta línea se encuentre sólidamente construída, su explotación y rendimiento se encuentran ya suficientemente afianzados.

La construcción del ferrocarril al oriente que tanto nos interesa, á fin de obtener las materias alimenticias, brazos y otros elementos en abundancia y con baratura sin igual tiene que tener como complemento indispensable la línea de Huancayo; esta línea se encuentra vinculada íntimamente con la del oriente. Tan cierto es esto, Excmo. señor, tan difícil sería la construcción de la línea al oriente sin este ferrocarril, que es necesario considerar la partida de 400 mil libras que se destinarán á la construcción del ferrocarril á Huancayo, como la primera partida de egresos del ferrocarril al oriente.

Pero aquí no termina la importancia de esta línea. También constituye como ya se ha dicho, el primer eslabón del ferrocarril al Cuzco; es decir, Excmo. señor, de aquella línea que atravesando el centro, el

corazón del territorio nacional, ha de unir la parte más poblada de nuestro territorio, contribuyendo al engrandecimiento de la nación y convirtiéndose en un ferrocarril estratégico de necesidad nacional de primer orden.

Además es necesario no perder de vista que por esa línea no solo se traerán los productos suministrados por los valles de Jauja y Huancayo, sino también los que son suministrados por los departamentos de Huancavelica y Ayacucho, que contribuyen cuotidianamente al movimiento comercial é industrial originado en las ferias dominicales de Huancayo, convirtiendo á aquella ciudad en un verdadero emporio de riqueza, en un verdadero almacén de artículos de primera necesidad.

Cómo elemento indispensable para la construcción del ferrocarril al oriente, para la vida industrial del Cerro de Pasco, para el abaratamiento de las subsistencias en esta capital y los centros mineros recorridos por el ferrocarril central, y como primer eslabón del ferrocarril al Cuzco; es, pues, el ferrocarril á Huancayo una obra pública de necesidad nacional indispensable, y de rendimiento productivo inmediato.

Expuesto esto ligeramente, Excmo. señor, yo pregunto ahora: ¿es necesario comprometer el crédito nacional para construir obras de esta especie? Yo, sin vacilar, Excmo. señor, respondo que sí. De los diversos argumentos que se han aducido en esta honorable cámara para combatir el empréstito, señalando medios para la construcción de ferrocarriles, ninguno de ellos, en mi concepto, podría satisfacer esta aspiración. Con esos medios, de ninguna manera podrán llevarse á cabo estos ferrocarriles, que si antes de ahora eran ya considerados como una necesidad, hoy se convierten en un imperioso mandato de la nación, y en una exigencia inaplazable de seguridad.

Pero el hecho de que sea necesario comprometer el crédito del Estado establece forzosamente que es necesario aceptar cualquiera operación financiera? No, Excmo. señor, hay que estudiar indudablemente, todos los elementos que operaciones de esta especie han de reunir para ser provechosas. Pues bien, Excmo. se-

ñor, en mi concepto, el contrato de empréstito ó mejor dicho, la autorización del contrato de empréstito, sometido por el poder ejecutivo, por tres millones de libras esterlinas, es aceptable en principio. Las diversas razones que aquí se han expuesto en favor del empréstito son perfectamente fundadas, no han hecho sino afianzar mis ideas; acepto pues, repito, la idea del empréstito, no solo porque se ha demostrado la capacidad y condiciones del país para soportarlo, no solo porque me inspiran profunda confianza los actos del gobierno que nos rige, sino porque la no realización de este negociado pone en grave peligro la construcción de los ferrocarriles y muy en particular los de la región del centro, que estoy obligado á defender.

Por eso es, Excmo. señor, que con toda conciencia, con convicción firme, votaré por el artículo 10. del contrato; y al terminar esta ligera exposición que he creído necesaria para rectificar las ideas expuestas por los señores que se han opuesto á la construcción del ferrocarril á Huancayo, termino rogando á mis HH. compañeros, y muy particularmente á los del centro, que me acompañen con su voto. (Aplausos prolongados.)

El señor Presidente.—Si ningún honorable señor hace uso de la palabra se dará el punto por discutido.

El señor Aspíllaga.—Un momento, Excmo. señor. Yo sometí á la consideración de la H. Cámara y V. E. se sirvió consultar la concurrencia del señor Ministro de Fomento á este importante debate.

Conceptúo pues, que V. E., dado caso de que ningún señor representante hiciera uso de la palabra, no puede dar el punto por discutido mientras no contemos con la presencia del señor Ministro, tal como lo resolvió la H. Cámara, en la sesión de ayer.

El señor Presidente.—Debo manifestar á Su Señoría que el día de hoy se ha pasado al Ministro de Fomento la nota invitándolo á que concurre á la H. Cámara. El señor Ministro no ha contestado todavía aquella nota.

El señor Gazzani (por lo bajo).—¿Cómo no?

El señor Presidente.—De todas maneras, consultaré á la H. Cámara

el pedido que Su Señoría acaba de formular, esto es, si no se da el punto por discutido hasta que el señor Ministro de Fomento pueda concurrir á la sesión.

El señor Aspíllaga.—Permítame V. E.: las mismas palabras de V. E. están indicando la resolución que la H. Cámara tomaría sobre el particular; y el hecho de que el señor Ministro de Fomento no haya contestado la nota que le pasaran los señores secretarios para su concurrencia á la H. Cámara, no significa, ni por un momento, que no esté pendiente la resolución de la H. Cámara. De manera que en todo caso, V. E. lo que podría hacer, si es que ningún honorable representante hace uso de la palabra, sería suspender la sesión y convocarla para mañana. (Aplausos).

El señor Presidente.—Voy á consultar el nuevo pedido del honorable señor Aspíllaga.

El señor Aspíllaga.—Excmo. señor.

El señor Presidente.—Permítame S. S. A.; voy á consultar el pedido que su señoría acaba de hacer, esto es si se espera la concurrencia del señor Ministro de Fomento para continuar el debate de este asunto.

El señor Gazzani.—Pido la palabra. (Aplausos.)

El señor Presidente.—La tiene su señoría.

El señor Gazzani.—V. E. no tiene para qué hacer consulta á la honorable Cámara. Se ha declarado el día de ayer y la H. Cámara lo ha resuelto, que el señor Ministro de Fomento, que es el que debe resolver las cuestiones gravísimas referentes á la construcción de los ferrocarriles y que están comprendidas en el contrato, tome parte en este debate; por consiguiente, la H. Cámara espera la presencia del señor Ministro de Fomento para poderse decidir, en definitiva, sobre muchos de los puntos que aquí se han planteado y que aunque el señor Ministro de Hacienda ha pretendido resolverlos, no tiene la autoridad suficiente, puesto que no es el Ministro del ramo, para resolver por sí mismo estas graves cuestiones. V. E. pues, en esta ocasión, no tiene por qué, consultar á la Cámara.

El señor Ministro de Fomento, que no sólo debería atender á la nota que le ha sido remitida para venir, sino simplemente presentarse ante la honorable Cámara, como lo hizo el señor Ministro de Hacienda, ha debido concurrir aquí hoy. Si no lo ha hecho, por razones especiales que yo no conozco, la Cámara no pierda el tiempo como ha insinuado el honorable señor Aspíllaga, levantándose esta sesión y reuniéndose el día de mañana, con la concurrencia del señor Ministro de Fomento. No tiene, pues, V. E. para qué hacer consulta de ninguna clase.

El señor Ministro de Hacienda.—Pido la palabra.

El señor Presidente.—Puede hacer uso de ella su señoría.

El señor Ministro de Hacienda.—Creo oportuno indicar, Excmo. señor, algo que ha tenido lugar hoy, porque revelándolo á la H. Cámara es muy posible que se ponga término definitivo al incidente que S. E. ha querido resolver mediante la consulta á la H. Cámara: el señor Ministro de Fomento no es posible que asista á las sesiones de esta H. Cámara, ni hoy, ni ningún día posterior (sensación), porque momentos antes de dejar mi despacho, he recibido la renuncia que ha hecho de su cargo.

(En este momento los señores que ocupan las galerías y la barra, hacen diversas manifestaciones).

Habiendo hecho renuncia de su cargo, no es posible, pues, que asista á las sesiones de esta honorable Cámara...

El señor Gazzani.—Pido la palabra.

El señor Ministro (continuando)... ni por consiguiente es menester que se suspenda la presente sesión hasta que dicho funcionario tuviera á bien asistir.

El señor Presidente.—El señor Gazzani puede hacer uso de la palabra.

El señor Gazzani.—Excmo. señor. La revelación que el señor Presidente del consejo de ministros hace á la honorable Cámara en los actuales momentos, reviste una gravedad incommensurable para ella. La renuncia del señor Ministro de Fomento, á raíz de la petición hecha por el honorable señor Aspíllaga, de su concurrencia á este debate, signi-

fica para el criterio de la honorable Cámara que su señoría se encuentra cohibido para venir al seno de ella á manifestar al parlamento la verdad de lo que piensa sobre la cuestión de los ferrocarriles (aplausos prolongados en la barra).

El señor Presidente.—Permítame su señoría que le interrumpa un momento. Se van á leer los artículos del reglamento, relativos á la actitud que deba asumir la barra.

(El señor secretario les dió lectura.)

El señor Presidente.—Suplico, pues, á la barra que no me ponga en la necesidad de hacer cumplir los artículos reglamentarios.

El señor Gazzani: Y yo también le suplico que guarde toda moderación.

El señor Vidaurre (por lo bajo). ¡Si está moderada!

El señor Presidente.—Continúe su señoría.

El señor Gazzani.—La renuncia del señor Balta manifiesta, pues, que no está de acuerdo con sus compañeros de gabinete para continuar sosteniendo la política que han pretendido traer al Congreso, relativa á la contratación de este empréstito: pero su separación no quiere decir tampoco que la H. Cámara se prive de la presencia del Ministro de Fomento que le suceda y que venga á sostener las doctrinas que tenga á este respecto. El señor Ministro de Fomento está obligado á concurrir á la honorable cámara á ilustrar los puntos técnicos, presentados desde las primeras sesiones en que este punto ha sido tratado, y muy especialmente por el honorable señor Aspíllaga.

Por consiguiente, no sería posible que la honorable cámara continuara en este debate, hasta que no llegue á esclarecerse con toda claridad, la verdad en esta cuestión que se relaciona con el ferrocarril al Oriente.

El señor Ministro de Fomento ha declarado al Parlamento que los estudios no están hechos, que no es posible hacerlos, que no se ha aprobado siquiera cuál será el punto de llegada de ese ferrocarril. Contra esa aseveración existe la que nos ha hecho el señor Ministro de Hacienda, manifestándonos que hay estudios del ferrocarril al Oriente, y se

ha referido á estudios que no tienen carácter oficial, pero que están patrocinados por ingenieros del Estado.

El Congreso, pues, se encuentra en esta situación aflictiva; ¿cómo es posible continuar el debate de este asunto, mientras no se dilucide la cuestión relativa al ferrocarril al Oriente? Por eso yo creo que ante la crisis ministerial que se ha pronunciado, es indispensable que la Cámara de Diputados suspenda sus sesiones, hasta que, reconstituido el gabinete, el Ministro de Fomento que suceda al señor Balta venga aquí á manifestarnos lo que piensa á este respecto y á sostener también la manera de pensar del señor Ministro de Hacienda.

El señor Aspíllaga.—Pido la palabra.

El señor Presidente.—Ya no hay nada en debate, honorable señor.

El señor Aspíllaga.—Entiendo, Excmo. señor, que se está tratando de un punto dado y creo que como representante tengo el derecho á hacer uso de la palabra.

El señor Presidente.—Sabe su señoría que de conformidad con el reglamento, la presidencia puede poner término á un incidente en el momento que crea oportuno. Sin embargo, puede su señoría hacer uso de la palabra.

El señor Aspíllaga.—Tratándose de este asunto, Excmo. señor, sorprenden realmente las opiniones expuestas hace poco tiempo por el señor Ministro de Hacienda. El señor Ministro de Hacienda no debe aliviar en este momento que es el presidente del consejo de ministros: en consecuencia debe ser el primero en estar interesado en que el señor Ministro de Fomento venga aquí á sostener el contrato de empréstito. Si fuera un simple ministro, que estuviera aquí tratando de la cuestión que motiva este debate me explicaría que el señor Ministro de Hacienda hubiera expuesto las opiniones que acabamos de escuchar; pero siendo el presidente del consejo de ministros, debería ser el primero en exigir que el señor Ministro de Fomento se encontrara presente.

A esto agregaré, Excmo. señor, que cuando yo presenté el día de ayer la cuestión previa de concurrencia del señor Ministro de Fo-

mento, y la honorable Cámara, por unanimidad casi, puede decirse, aprobó mi pedido, no me referí al señor Balta; el señor Balta es una persona; yo llamaba al Ministro de Fomento, y no importa que ese funcionario esté representado por el señor Balta ó por cualquiera otra persona; lo que importa es que el señor Ministro de Fomento concurre al debate á darnos sus ideas sobre este contrato.

El señor Presidente.—Después de las declaraciones del señor presidente del gabinete, me veo, pues, precisado á hacer la consulta á la honorable Cámara de si se espera la reconstitución del Ministerio para continuar el debate de este asunto ó nó.

Hecha la consulta en los términos indicados, se resolvió que continuara el debate.

El señor Presidente.—Continúa la discusión.

El señor Gazzani.—(Por lo bajo): Esto parece increíble.

El señor Sousa.—Que se rectifique la votación.

La presidencia accede al pedido.

El señor Boza.—(Por lo bajo). Es el colmo.

El señor Aspíllaga.—Hago notar que los representantes que han votado en contra son los mismos que ayer votaron á favor. (Risas.)

El señor Presidente.—Continúa el debate.

El señor Gazzani.—Excmo. señor. Antes de hacer uso de la palabra y replicar algunos de los conceptos emitidos sobre esta cuestión del empréstito, deseo conocer expresamente la opinión del señor Ministro de Hacienda sobre los términos del dictamen en mayoría, porque su señoría, á pesar de que llevamos quince días de discusión del contrato, no ha encontrado todavía oportunidad para declarar si acepta las conclusiones del dictamen de mayoría ó si no acepta modificación alguna. Por consiguiente, invito al señor Ministro, y esto es perfectamente parlamentario, V. E. lo sabe, que cuando se pone en debate un dictamen, en desacuerdo con un proyecto del Gobierno, hay necesidad de conocer primero si el Poder Ejecutivo acepta ó no las modificaciones que haya introducido la Comisión. Por consiguiente invito al señor Ministro pa-

ra que manifieste á la honorable Cámara si acepta las modificaciones introducidas por la comisión principal de hacienda.

El señor Ministro.—No debe extrañar á su señoría, el honorable señor Gazzani que no me haya pronunciado aún sobre los puntos que respecto al contrato ha hecho la Comisión principal de hacienda en mayoría, en su informe, porque si su señoría recuerda, como debe hacerlo, el curso que ha seguido el debate debe convenir conmigo en que materialmente no se me ha presentado la menor ocasión, para no sólo expresar mi opinión en este punto, sino ni siquiera para tomar parte en el debate.

Accediendo á lo que su señoría me pide, y después de haber meditado sobre las modificaciones que introduce el dictamen de la Comisión en mayoría, respecto al contrato de empréstito celebrado por el Poder Ejecutivo, yo declaro, en nombre de éste, que acepto en principio esas modificaciones, pero que no las puedo aceptar de un modo absoluto, porque tratándose de un contrato bilateral y de algunas de las condiciones que según ese dictamen se modifican, no es posible aceptar, de una manera terminante y explícita, sino con esa reserva.

Cuando se discutan una á una las condiciones que figuran en ese contrato de empréstito, según la naturaleza de ellas, yo las aceptaré ó en toda su extensión ó con cierta reserva.

Al actuar así no puede dejar de reconocerse que el Gobierno hace respecto de este asunto todo lo que está á su alcance, y se anticipa á aceptar en principios las modificaciones, corriendo tal vez el peligro de que el contrato no se pueda perfeccionar.

En vista de esta expectativa y temeroso de que ella se realice en todo ó en parte, es como no me puedo pronunciar de una manera absoluta sobre la aceptación plena y terminante de todas las modificaciones que introduce el dictamen de la Comisión en mayoría. Procuraré, después que se debatan estas con la debida amplitud, que sean aceptadas por la parte que ha contratado con el gobierno y si eso no es posible

haré antes de renunciar el perfeccionamiento del contrato, todo lo posible á fin de que él sea una realidad.

El señor Gazzani.—La respuesta del señor Ministro de Hacienda no me satisface, Excmo. señor, y estoy seguro de que no satisface tampoco á los señores de la mayoría que han firmado el dictamen de la Comisión de hacienda en mayoría. Los términos y reservas con que el señor Ministro acepta las modificaciones en principio, no son conocidos en el Parlamento. Las modificaciones que presenta la Comisión están claramente expuestas en el dictamen; por consiguiente, su señoría está en el caso de decirnos resueltamente si las acepta ó nó.

Por lo demás la honorable Cámara no tiene por qué preocuparse de que en este contrato, que es bilateral, tenga que atenerse á las condiciones á que la otra parte puede estar sujeta. El Congreso no tiene por qué tomar en consideración los intereses del Banco Alemán; sólo toma en cuenta los intereses nacionales.

El señor Ministro, pues, repito, está en el caso de decir á la Cámara, porque esto es parlamentario, si acepta ó no los términos de las modificaciones propuestas por la Comisión principal de hacienda.

El señor Ministro.—Extraño que su señoría que es parlamentario viejo, (risas) crea que no es posible ni conciliable con los reglamentos de la honorable Cámara, ni con los procedimientos que en ella se emplean, que yo, en nombre del Gobierno, acepte con reservas las modificaciones que introduce el dictamen de mayoría en el contrato de empréstito celebrado con el Deutsche Bank y otras sociedades bancarias. Yo entiendo que mi actitud es perfectamente parlamentaria y que si no acepto de una manera absolutamente completa las modificaciones que introduce el dictamen de la Comisión en mayoría, V. E. puede ó poner en debate el proyecto del Ejecutivo ó el dictamen de la Comisión de mayoría.

De manera que al declarar lo que he declarado y como lo he hecho, acepto en principio las modificaciones y no hago con ello sino una ma-

nifestación de deferencia á los miembros que componen la Comisión de hacienda en mayoría, así como manifiesto también toda la voluntad que el Gobierno tiene para acceder á esas modificaciones, hasta donde ello sea conciliable con los intereses nacionales.

De esto no se deduce que yo, al actuar así, haga trasgresión de los procedimientos parlamentarios. Lo que he dicho y la actitud que he asumido es, pues, perfectamente parlamentaria y por eso me extraña que el honorable señor Gazzani encuentre que ello no es compatible con los procedimientos del parlamento. (Aplausos.)

El señor **Presidente**.—Debo manifestar á la honorable Cámara que no hay ni conflicto ni dificultad alguna en este asunto. Conforme al reglamento, por no estar de acuerdo al proyecto del Ejecutivo con el dictamen de mayoría de la Comisión principal de Hacienda, la mesa ha puesto en debate el contrato enviado por el Poder Ejecutivo. Por consiguiente, en el momento en que se discutan las cláusulas y se llegue á la votación de ellas, será la oportunidad, en el caso de que el señor Ministro desee aceptar las modificaciones de la Comisión de mayoría, hacerlo así; de lo contrario, se pondrá en debate las cláusulas del contrato presentado por el supremo gobierno, ó en último término, las modificaciones hechas por la Comisión principal de hacienda.

El señor **Sousa**.—La honorable Cámara ha resuelto que continúe el debate de este importante tema sin la concurrencia del señor Ministro de Fomento. El señor Ministro de hacienda nos ha manifestado que en estos momentos no hay Ministro de Fomento; pero no nos ha manifestado si el ingreso del nuevo Ministro al gabinete se realizará en un futuro más ó menos próximo, más ó menos remoto.

Como este asunto se relaciona con una parte técnica, con un punto de la mayor trascendencia, puesto que el empréstito se base en la necesidad de construir ferrocarriles principalmente el del oriente, y la Cámara ha manifestado el deseo de ser instruída técnicamente al respecto, solicito, antes de hacer uso de la palabra, que el señor Ministro de ha-

cienda nos diga si él puede tratar el punto técnicamente (risas) reemplazando en esta Cámara al señor Ministro de Fomento.

Cuando su señoría me dé respuesta, si ella es de carácter afirmativo, le haré algunas observaciones de carácter técnico, que desearía me contestara.

El señor **Ministro**.—Excmo. señor: tengo que extrañarme una vez más de que su señoría el honorable señor Sousa, que es tan inteligente, me haya dirigido una pregunta que por sí sola está contestada.

Si como no soy técnico en la materia que su señoría se propone dirigirme preguntas sobre la construcción de ferrocarriles, por escusada va la respuesta, yo no puedo absolverlas técnicamente. (Risas). Lo que sí puedo absolver y en lo que tendría mucho gusto de contribuir á que se ilustre el debate en cuanto sea posible, son aquellos puntos que por sabidos se callan, aquellos que han sido materia de estudios de trazos y presupuestos definitivos y los que puede apreciar y manejar cualquiera persona sin que sea forzosamente técnico. Cuando se trató el punto relativo á la construcción de ferrocarriles, yo he hecho uso de esos datos, datos que tienen toda la autoridad, toda la importancia y toda la veracidad que imprimen los actos oficiales, sobre todo cuando han sido encarnados por el jefe del Estado.

Al tratar del presupuesto relativo al ferrocarril que debe ir de un punto comprendido entre la Oroya y Huancayo hasta un punto navegable en el Perené, he hecho uso de los datos que el señor de Piérola, siendo presidente de la República, condensó en un folleto.

Si es menester producir otros que los contradigan y anulen, no me considero técnico para poder contestar á su señoría las preguntas que sobre el particular haga versar; pero si se trata simplemente de discutir el asunto en principio y si han de tener algún valor los datos de que ha hecho mérito el jefe del Estado, el presidente de la República, en este caso yo estoy perfectamente dispuesto á absolver todas las preguntas que su señoría se sirva dirigirme y estoy seguro

de que al amparo de esos datos y con la autoridad que ellos invisten, le dejaré profundamente satisfecho. (Aplausos.)

El señor Sousa.—Excmo. señor. El señor Ministro de Fomento no solamente por su obligación de funcionario encargado del ramo indicado, debe tener la suficiente preparación para proporcionar á la Cámara los datos suficientes sobre asuntos de esta naturaleza, sino además por su carácter profesional era el llamado á aclarar las dudas que en diferente orden se han suscitado en el debate. Por eso es que yo he creído que la Cámara necesita la presencia de ese funcionario, y por eso es que he creído yo que tenía el derecho de exigir que se me oiesen explicaciones de carácter técnico indispensables en este asunto referente á la construcción de ferrocarriles.

Pero en este caso el señor Ministro de Hacienda se encuentra en las mismas condiciones que yo. Dice su señoría que puede dar contestación, que puede hacer apreciaciones más ó menos generales, que se remite á datos que le han sido suministrados por otras personas. ¿Pero con esta clase de apreciaciones se va á defender la construcción de esos ferrocarriles y al mismo tiempo las condiciones técnicas que esos ferrocarriles deben reunir? Indudablemente que no.

El señor Ministro va á expresar, dice, conceptos generales más ó menos vagos, pero no podrá expresar definitivamente los puntos concretos, indispensables que se necesitan. Por eso es que, cuando su señoría dijo que no tenía conocimientos técnicos sobre esta materia, sino que podía dar ciertas ideas al respecto, yo también me creía técnico. Espero que el señor Ministro me ilustrará con apreciaciones técnicas á falta de la persona del Ministro de Fomento para venir á contestarlas. (Aplausos.)

Pues bien, yo deseo que el señor Ministro de Hacienda nos diga: cual es la ruta que se va á seguir para la construcción del ferrocarril hacia el Ucayali; que demuestre que esa ruta, en comparación con todas las demás, que no bajan de cinco, es la mejor; que exprese cuál será

la extensión de esa línea; que exprese la manera cómo se efectuará; que exprese cuántos túneles habrá que abrir; que manifieste el número de puentes que habrá que construir; que exprese cuántos túneles habrá tes obras; y, por último, que haga el cálculo del importe total de ese ferrocarril y de sus rendimientos posibles y que calcule también la partida que se necesita consignar anualmente en el presupuesto de la República para la reparación de esa línea.

Una vez absueltas por su señoría estas preguntas deduciré las observaciones que crea convenientes al respecto.

Como tenía derecho perfecto de exigir estas explicaciones del señor Ministro de Fomento, y como el señor Ministro de Hacienda ha asumido la responsabilidad de su colega el Ministro de Fomento, al opinar que ese ferrocarril es practicable, necesito que conteste estas preguntas y me proporcione estos datos que es imprescindible que la Cámara los conozca, no digo tratándose de votar un contrato de empréstito, sino aún de votar una simple partida en el presupuesto general.

Y no es la primera vez que se plantea este tema entre los señores representantes; cuando en 1869 se presentó el proyecto para construcción de diferentes ferrocarriles en la República, fué cuestión previa la de que se aclararan ciertos puntos, lo cual no se hizo de una manera violenta. El precedente no nos abona y el contrato ocasionó fracasos financieros para el Perú.

Es necesario que se presenten estudios precisos, estudios concienzudos, técnicos, no cálculos eventuales y apreciaciones más ó menos abstractas.

Yo deseo que el señor Ministro conteste las interpelaciones que me da derecho de hacerle el hecho de que su señoría ocupe en este momento el puesto que le corresponda al señor Ministro de Fomento y asuma sus responsabilidades.

De otra manera no le habría dirigido las interpelaciones que su señoría se ha puesto en el caso de tenerlas que contestar. (Aplausos.)

El señor Ministro de Hacienda.—

Excmo. señor: Antes de contestar la parte que se relaciona con la construcción del ferrocarril, debo declarar que la indicación que ha hecho el honorable señor Sousa, de que yo asumo la responsabilidad inherente al despacho de fomento, es infundada. Yo no he declarado ni tenía por qué declarar, que era ó nó de opinión que viniese el señor ministro de fomento á tomar parte en este debate; es evidente que si no ha venido conmigo, ha sido única y exclusivamente porque no se le llamó. Yo no e venido de modo espontáneo, como insinuó su señoría, sino porque la honorable cámara tuvo á bien llamarme para tomar parte en el debate y por eso me encuentro aquí. Asumir la responsabilidad consiguiente á los actos del ministro de fomento no cabe en este caso ni he dicho nada que justifique tal aseveración. Lo que he dicho, sin entrar en que la honorable cámara llame ó nó al nuevo señor ministro de fomento, que puede ser llamado, venir ó no venir, asumir actitud semejante á la del señor Balta ó distinta, son cosas que no me competen y en que no entraré; lo que dije, repito, es que tratándose del ferrocarril al Ucayali, en principio y fundándome en datos, cuya autoridad no es posible controvertir de manera razonable, puedo ilustrar el debate tanto como cualquier señor representante. Pero en cuanto á las preguntas del honorable señor Sousa no podría absolverlas en su totalidad, porque ni tiempo me ha dado su señoría para tomar un apunte de ellas, ni tampoco podría absolver de modo técnico todas las preguntas que se ha servido dirigirme.

Pero en principio si puedo contestarle.

Como ya lo he expuesto á la honorable cámara, la construcción de un ferrocarril que parta de un punto comprendido entre la Oroya y Huanayo y llegue á la confluencia del Auchique con el Perené, no solo es posible, sino que ha sido materia de estudios, trazos y presupuestos; y según datos consignados por hombres competentes en la materia su importe no excede de Lp. 650,000. De esta su ma se sirvió el jefe del estado señor de Piérola al tratar de este asunto con técnicos de la ciudad. A-

sí es que debo arrancar de esa base, como auténtica, incontrovertible, q' lleva en sí no solo la autenticidad de los hombres técnicos que formaron los presupuestos, sino también la del jefe del estado, la del presidente de la república del Perú. Si con este criterio es posible debatir, el asunto que su señoría ha planteado, ocupándome de este punto, ó sea de una vía á la confluencia del Auchique con el Perené, puedo continuar con la disertación que su señoría exige para demostrar la practicabilidad del ferrocarril á un punto navegable en toda época del año en el Alto Ucayali, aún apartándome de los cálculos formados por personas técnicas y de los resultados dados por exploraciones de diversas comisiones, para concretarme á estudiar la situación que resulte del informe del señor Cipriani, últimamente jefe de una exploración encaminada á determinar cuál es la ruta más económica y practicable de ese ferrocarril al Ucayali. El señor Cipriani cuya competencia en esta clase de asuntos es de todos conocida, manifiesta que el costo del ferrocarril no excederá de 1.200,000 libras estimando la distancia entre el Auchique y el Shehuaya en 280 kilómetros. Calculado el costo por kilómetro á razón de cuatro mil libras y multiplicando estos factores, llegamos á la conclusión de que, según el criterio de ese profesional, el ferrocarril entre el punto que queda en la confluencia del Auchique con el Perené y el otro punto que queda en la confluencia del Shehuaya con el Ucayali, es de 1.200,000 libras peruanas. No siendo, como he dicho desde el principio, técnico en esta materia, no puedo pronunciarme sobre la exactitud de esas cifras; pero si creo hasta donde es compatible con la naturaleza del asunto en debate, que esa es una base bastante para que cualquier gobierno que esté animado del propósito de construir ferrocarriles, emprenda, ó por lo menos, se decida á emprender dentro de los estudios de que un mayor acopio de datos dé, la construcción de ese ferrocarril.

Se ha acreditado aquí en dievrsas formas la necesidad de construirlo; se ha manifestado también que su construcción responde á una aspi-

ración de caracter nacional que con ella se van á realizar ventajas de todo orden, á limitar, por lo menos, las pérdidas territoriales que constantemente hemos sufrido, á establecer un verdadero vínculo entre esas partes de nuestro territorio con el gobierno central, se ha dicho en distintas formas que es necesario, no creo haber escuchado sino la opinión de un solo honorable señor, sobre la inutilidad de ese ferrocarril, y si todos estamos penetrados de la necesidad de construir esta obra, si todos la sentimos y si de su realización se van á derivar bienes de todo orden, no es posible que se ponga en tela de duda, no solo el derecho sino la obligación en que está el gobierno del Perú de hacer todos los esfuerzos necesarios para realizar la obra dentro del más breve tiempo.

Y ya que trato de este asunto y antes de que se extravíe la discusión en otro sentido, bueno será que aproveche la ocasión para expresar á la Cámara una opinión contraria á todas las que se han expuesto sobre la improductibilidad de este ferrocarril. Se ha querido demostrar en todos los tonos, aunque en forma ineficaz, á mi juicio, que la construcción de este ferrocarril, aún en el caso de que fuera posible, aún que los fondos que se aporten mediante el empréstito fueran bastantes para su realización, siempre constituiría, según lo acaba de indicar una vez más el honorable señor Sousa, una verdadera carga, un gravamen comprometedor para el Estado.

La explotación de los ferrocarriles. Excelentísimo señor, no ha sido materia de estudio, por mi parte. Me han bastado, sin embargo, para justificar la importancia de su fuerza productora, los resultados que están dando los ferrocarriles que existen en el Perú, y cuya explotación, si á todas luces, deficiente y retrógrada. A pesar de esto, en vista de la insistencia con que se ha hecho uso de este argumento, de la improductibilidad de estos ferrocarriles, me he detenido á pensar sobre lo que este combatido ferrocarril al oriente producirá, y lo que significará para el Estado, simplemente como fuerza productora de riqueza. Y entonces. Exema.

señor, no he podido dejar de comparar, por analogía, el ferrocarril al Oriente, con lo que pasa en las colonias del Perené de la Peruvian Corporation. Es sabido que estas colonias han pasado por una crisis verdaderamente intensa; que la mayor parte de los primeros pobladores de ellas han sufrido fracasos continuos, y que algunos se han visto en la más absoluta miseria. Pero no obstante esto, y que la comunicación rápida y amplia con esos centros de población todavía no se ha realizado, esas colonias resurgen; sus territorios cada día valen más, y, según datos de carácter auténtico, este año exportarán al rededor de 40.000 quintales de café. La Peruvian Corporation, en sus peores tiempos, ha vendido la hectárea de terreno á una libra esterlina.

Y yo me pregunto: ¿es posible sostener, de una manera absoluta y negativa que este ferrocarril al Oriente ha de ser perpetuamente improductivo, porque tal vez entre el renglón de sus gastos y sus entradas materiales resulte en sus primeros años un déficit?

La cuestión de producción, la cuestión de fuerza productora en un ferrocarril no solo se puede apreciar por la comparación de los ingresos y los egresos; es menester también apreciar el importe de la riqueza que genera durante su desarrollo; el incremento que van adquiriendo los lugares que ese ferrocarril atraviesa, y la mayor productibilidad de las zonas situadas á ambos lados de la vía férrea; mayor producción desarrollada precisamente á impulsos de esa misma línea. ¿Hay alguien que pueda asegurar que el transporte de esos productos concluido el ferrocarril, no ha de producir y superar acaso el valor de lo que éste cuesta, una vez que sea, como digo, una realidad? ¿Es posible dejar de considerar esto por el gobierno como un renglón en las entradas de ese ferrocarril? ¿Hay alguien que siquiera se atreva á controvertir el hecho de que una vez concluido acarreado los productos de una y otra región, el ferrocarril no será una fuente de ingresos, de gran magnitud para la nación?

¿Por qué se sostiene entonces, si

va á ser como será inevitablemente una realidad, que este ferrocarril será improductivo?

Si analizamos, pues, con desapa-sionamiento los argumentos que sobre el particular se lanzan y con los que se procura constituir una base de opinión en el Parlamento, llegaremos, forzosamente, á la conclusión de que es una opinión completamente infundada esa de que el ferrocarril al oriente tendrá que ser forzosamente improductivo.

Hay otro aspecto de la cuestión excelentísimo señor, del que no debemos apartarnos, porque permite formar el criterio de lo que realmente significa un ferrocarril al oriente para las fuerzas productoras del país. ¿Sabe algún señor representante cuánto importan los territorios que se han perdido en esa región del oriente, debido á nuestra negligencia y abandono de todo tiempo, á no haber pensado en la construcción de ese ferrocarril? He tenido ocasión de hablar sólo muy recientemente, con el representante de la compañía de vapores que tiene monopolizado el tráfico fluvial en el Amazonas, con el representante de la casa Booth, el señor Macferland. Este que ha residido 15 años en las apartadas regiones del Loreto peruano, al ser interrogado por mí con toda calma, sin dejarle percibir cuál era mi intento, lo que significaba para el gobierno del Perú las pérdidas que había experimentado en ese territorio, me dijo, con qué criterio quiere usted que juzgue esas pérdidas? Le contesté con criterio eminentemente comercial simplemente, por la fuerza productora de esos territorios. El señor Macferland, después de haber hecho cálculos no tan precisos como era necesario y útil, me dijo: apreciando simplemente sobre la base de que lo perdido no debe producir sino el interés del 6 por ciento al año y esto con espíritu de apocamiento, representa por lo menos una suma no menor de 10 á 15 millones de libras. ¿es posible que cuando se trata de construir un ferrocarril que ha de impedir, por lo menos, que continúe la segregación de esos territorios, se nos diga que es un ferrocarril infecundo, que no se pueden derivar de él sino gravámenes para el Estado? ¿no

valen nada esos territorios, o que hemos perdido nada vale? Creo al revés, que todos esos territorios valen mucho y que si nosotros, con espíritu previsor, no nos ponemos á cubierto de la desmembración continua que se nos ha hecho, dentro de poco nuestras pérdidas no las podríamos estimar en 10 ó 15 millones, sino en 150 millones!!!

Me decía este señor que lo que hace el gobierno del Brasil, tratándose de los territorios en disputa, es no exigir sino una sola cosa: á nadie se los niega, están al alcance de los que quieran tomar posesión de ellos, lo único que exige es que el título de propiedad se inscriba en los registros de las capitales de los estados federales. ¿Qué significa esto: se puede dar una idea más exacta, más tangible de que esto que estamos perdiendo día á día representa una suma enorme? ¿Es posible que no pensemos en detener esas pérdidas? ¿Es posible que sigamos viendo con la impasibilidad de otros tiempos esas desmembraciones continuadas de nuestros territorios del oriente? Ni excelentísimo señor, el gobierno que tal hiciera faltaría á sus deberes: nosotros no componemos un gobierno de esa clase, queremos cumplir con nuestros deberes y por eso venimos á la representación nacional para que ella nos dé la autorización necesaria para que el ferrocarril que las ha de detener sea una realidad dentro de breve plazo.

Yo no represento en el gabinete, excelentísimo señor, luego ni ciencia, yo represento acción y por eso quiero que el congreso del Perú invista de la autorización necesaria al ejecutivo para que desarrollando su acción, los ferrocarriles en el Perú sean cuanto antes la realidad que todos anhelamos. (Aplausos.)

El señor Aspíllaga.—(En la tribuna).— Me había propuesto, excelentísimo señor, venir á esta tribuna para contestarle al señor ministro de fomento después que él hubiera dado respuesta á las interpelaciones que iba á dirigirle respecto á la construcción de ferrocarriles. No hago mal, pues, excelentísimo señor, al venir á esta tribuna y no hablar desde mi asiento

de representante, porque me encuentro en estos momentos frente al señor ministro de fomento y no frente al señor ministro de hacienda... El señor ministro de hacienda está en este momento usurpando las funciones del ministro de fomento. (Murmullos y aplausos). El señor ministro de hacienda está aquí en lugar del ministro de fomento, que la mayoría de esta cámara resolvió en la sesión de ayer que concurriese á la discusión, penetrada como estaba y está de lo indispensable que era que viniera aquí cuando se trata de un empréstito de 3 millones de libras esterlinas que deben aplicarse justamente á la construcción de ferrocarriles. ¿Quién puede, excelentísimo señor, ilustrar este debate desde que en las dudas que los representantes tienen para la aprobación del empréstito, existe justamente la de saber si los ferrocarriles que se van á construir están suficientemente bien estudiados y si el dinero que se pide en el contrato de empréstito es suficiente para la construcción de ellos? Y quien Excelentísimo señor, sino el ministro de fomento es el llamado á ilustrar y á resolver todas estas dudas? Pero resulta con gran sorpresa mía que mis compañeros de la mayoría resuelven en esta sesión, que el señor ministro de fomento no concurre á este debate por cuanto el señor ministro de fomento ha renunciado. ¡Cómo si yo, excelentísimo señor, hubiera pedido la concurrencia del señor Balta á este debate y no la del señor ministro de fomento! Seguro estoy que el país entero se sorprenderá de la resolución que con sentimiento he visto han tomado mis compañeros en esta honorable cámara. Se agrava mucho más el espectáculo que estamos dando á la nación entera cuando, excelentísimo señor, el ministro de hacienda, presidente del consejo, ha venido aquí á anunciarnos hoy que el señor Balta, Ministro de Fomento, ha renunciado. ¿Por qué ha renunciado el señor ministro Balta, excelentísimo señor? El señor ministro Balta evidentemente ha renunciado porque ese señor ministro ha comprendido que no podía venir á esta honorable cámara á satisfacer las preguntas que se le hicieran res-

pecto á la construcción de ferrocarriles sobre la posibilidad de su ejecución y de sus estudios. En cambio viene el señor ministro de hacienda y se nos transforma por evolución misteriosa en ministro de fomento. ¿Es posible, excelentísimo señor, que se juegue con los sagrados intereses de la nación, en la forma que se pretende hacerlo contando probablemente con votos que no son la opinión general del país? (Aplausos.)

¿Es posible, Excelentísimo señor, que se nos venga á decir esto en una forma angustiosa para el país, que existen estudios del ferrocarril al Oriente? Yo he sostenido, y dije enfáticamente, usando esta palabra que el señor ministro usa con mucha frecuencia, (risas), dije que no existían estudios sobre el ferrocarril al Oriente, y lo repito, excelentísimo señor, en la tribuna del parlamento de mi patria. (Aplausos prolongados en la barra).

No existe estudio alguno, señor excelentísimo. Hay un estudio del señor Delgado sobre un ferrocarril al Perené, pero este ferrocarril, desde luego, no es un ferrocarril al Ucayali, que es á lo que se refiere el contrato de empréstito. Esos mismos estudios no fueron tan absolutos, tan completos, ni llegan á la conclusión tan terminante que se prefiere y se quiere que exista en el informe del ingeniero Cipriani.

He dicho también, excelentísimo señor, en el curso de mi peroración, el día de ayer, que era indispensable que se nos trajera ese informe del señor Cipriani. He dicho que si se da lectura aquí, en esta cámara, ese informe, los representantes lo encontrarían tan descarnado, como no puede serlo sino el informe de un simple explorador. (Aplausos). Ese ingeniero señor Cipriani es muy distinguido, he dicho que tengo buen concepto de él; pero, Excelentísimo señor, el señor Cipriani no tuvo tiempo ni lugar para hacer estudios de esa magnitud. Estudio, excelentísimo señor, que no es un juego, estudio que no se puede hacer en un viaje de esa naturaleza, abriendo simples trochas para llegar á las márgenes del Ucayali, estudio que evidentemente tomará más tiempo, mucho

más tiempo que el que muchas personas pueden imaginarse.

Si pasa todo esto, pues, excelentísimo señor, ¿por qué tratándose de una cuestión tan importante en que van á estar comprometidos los más vitales intereses del país, por qué razón mis compañeros de la mayoría, por qué motivo la Cámara de Diputados de mi patria no acepta que el señor Ministro de Fomento venga aquí? (Aplausos y bravos en la barra.)

¿Teneis temor que venga aquí el ministro de Fomento y os diga que no hay estudios? ¿Teneis temor que eso suceda. Pero entonces vuestras conciencias quedarían tranquilas.

¿Cómo es posible que el señor ministro de hacienda que ha tenido motivos para ocuparse del contrato de empréstito en su forma financiera, cómo es posible, excelentísimo señor, que nos venga á sostener aquí, con verdadera audacia, que existen estudios del ferrocarril al Oriente? (Aplausos). Eso no puede tolerarlo la Representación Nacional. Yo protesto enérgicamente de que se quiera hacer un contrato de esta naturaleza, un contrato de esta magnitud en que el país quedará comprometido por 34 años en todas las formas, en la forma de empréstito y, además, en la forma constructora, como decía ayer, y á la cual le doy gran importancia también, no es posible. Excmo señor, que se nos venga á hablar aquí de lo que no existe.

Y pido al señor ministro de fomento, quiero decir, de hacienda (risas) que traiga aquí los estudios, pido que traiga aquí el trazo definitivo, con sus cortes, con sus relleños y con todo lo que requiere un trazo de ferrocarril. (Aplausos y bravos en la barra). Yo lo emplazo á que estos documentos vengan aquí, quiero que el congreso de mi patria se pronuncie entonces, sabiendo como se van á emplear esos tres millones de libras esterlinas. (Aplausos).

Muy alto evidentemente está colocado en este instante el ex-ministro de fomento señor Balta que ha tenido la suficiente honradez para demostrar al país entero con la renuncia que el señor ministro

de hacienda nos ha anunciado, que no existen estudios de ningún género, que no quiere asumir esa responsabilidad, y ¿es el señor ministro de hacienda, el ministro de fomento el que va á asumir esa responsabilidad? (Aplausos).

Nos dice muy tranquilamente el señor Ministro de Hacienda que cómo es posible suponer que hubieran espíritus pequeños que creyeran que estos ferrocarriles fueran improductibles, que cómo lo iban á ser cuando estaba proyectado el ferrocarril al oriente para salvar esos territorios de que su señoría ha hecho mención.

¡Muchos descuidos han habido Excelentísimo señor sobre esos territorios, muchos descuidos que no tienen nada que hacer con el ferrocarril al oriente. Yo no quiero indicarlos, yo no quiero determinarlos porque sufre el espíritu cuando quiere uno extenderse en esta materia; y no quisiera que mi patria se presentase ante los de afuera en triste forma.

Sostener que esos ferrocarriles son productivos en la forma que se pretenden construir, es excelentísimo señor, el absurdo más grande que se puede sostener.

Yo soy señores partidario de los ferrocarriles, yo he discurrecido sobre el tema que esos ferrocarriles se construyan, he dicho también que esos territorios tomarán gran importancia, que serán un emporio de riqueza para el país en tiempo más ó menos largo; pero he sostenido excelentísimo señor, que los ferrocarriles deben construirse prudentemente. Que los ferrocarriles deben ir de punto no muy lejano á punto más ó menos cercano, y que en esa condición esos territorios tomarán valor, y el gobierno estará en situación de poderlos realizar en condición ventajosa. Pero no puedo permitir se diga que tratándose de ferrocarriles tan costosos obtendremos en compensación una cantidad inmensa de terrenos de montaña que vendrán á comprarnos inmediatamente.

Si yo he sostenido lo que digo, y dicho si esa es la discusión que yo he querido tener con el ministro de fomento, y como ya lo he manifestado yo no he llamado al señor

Balta sino al señor ministro de fomento, es evidente que un representante tiene derecho para hacer concurrir á la honorable cámara á un ministro de estado cuando se trata de un asunto de tan alta importancia.

¿Es posible que en esta forma, es posible que así se resuelva una cuestión de tan vital importancia para la Patria? Muy agradable es Excmo. señor, que se lleven ferrocarriles á las jurisdicciones de la república que representan los señores diputados; si es magnífico, muy bueno tener una línea férrea, ¿qué cosa mejor, qué mejor deseo? Los representantes han hecho el esfuerzo mayor que podían haber llevado á cabo por esas provincias; pero aquí, señores, no se trata de resoluciones de carácter regional, aquí se está tratando de los grandes intereses públicos y cuando se trata de ellos es indispensable sacudirse de ese regionalismo para entonces estudiar las conveniencias nacionales.

Perfectamente, excelentísimo señor, que esta discusión tenga lugar en presencia del señor ministro de hacienda cuando se trata de las cláusulas del contrato de empréstito con el Deutsche Bank; pero cuando se ha probado en esta tribuna por diversos oradores que no se trata solamente de la contratación de un empréstito, sino que aquellas cláusulas encierran cuestiones sobre construcción de ferrocarriles, ¿cómo es posible que continuemos discutiendo estos puntos sin la presencia del señor ministro de fomento?

Me asiste la esperanza de que aún aprobándose el empréstito en conjunto por los señores representantes, ciertas cláusulas del contrato no serán aceptadas, porque ellas constituyen una verdadera dificultad que se va á crear á la nación. En esas cláusulas, como he tenido ocasión de manifestar ayer, no solamente se aprovecha del negocio en sí mismo, en sus intereses y amortizaciones, sino que se aprovecha de la diferencia de intereses entre lo que se debe pagar en Europa y lo que se debe pagar en el Perú, en el caso de saldos de una parte ó de otra parte contratante del Banco

del gobierno peruano. Cuando se trata de una alteración profunda de la ley de 1904, á la cual contribuí con mi voto, como decía ayer, cuando se trata de una alteración en que resulta el gobierno peruano responsable de los bonos que según la ley citada eran de la responsabilidad de la compañía, ¿qué circunstancias, decía, son las que pueden determinar ó hacer creer y suponer que el contrato es bueno por cuanto se coloca al 92 por ciento, por cuanto el interés es menor que el señalado en la ley de 1904? ¿Qué importa eso? En el fondo de las cosas preferible habría sido que hubiésemos pagado mayor interés conforme á esa ley y no que se estableciese esta responsabilidad que va á tener el país por los bonos que la compañía emita.

Desde luego bien comprendo, excelentísimo señor, cuanto ha de influir en el curso de los acontecimientos que corresponden á este debate la designación del nuevo ministro. Bien sé que entrará al gabinete un señor ministro, sea médico, sea abogado, sea ingeniero.

(Una voz por lo bajo: Un agricultor.)

El Orador.— Se me dice, por lo bajo, que es un agricultor. (Risas.)

(Una voz por lo bajo: Es un militar.)

El Orador.— Se me dice, en este momento que no es agricultor, sino militar. (Aplausos).

Se me dice que es el coronel Don Pedro Portillo, estimabilísima persona, explorador arriesgado, que ha cruzado los ríos, cuando los encontró navegables (risas) y que ha pasado las montañas, probablemente con muchas dificultades; pero que no puede tener absolutamente (y esto es contra lo científico) noción de ningún género, respecto á la construcción de ferrocarriles.

Es este el ministro que si la mayoría de la Cámara quiere que venga, vendrá; sino quiere que venga, continuará el señor Ministro de hacienda siendo también ministro de Fomento (risas y aplausos.)

¿Y qué sucederá? Sucederá que se nos traerá aquí el informe de un carnado (salvo que tenga algunas alteraciones de última hora) el

forme descarnado del ingeniero señor Cipriani; se nos traerá algunos perfiles del Perené que no es el punto de que se trata; y luego, el señor ministro de Fomento nos hablará (y me estoy anticipando á los hechos) nos hablará sobre las montañas que él ha recorrido; sobre los puentes que ha cruzado; sobre la importancia de esos valles; pero no nos dirá, Excmo. señor, lo que el Congreso Nacional tiene derecho á exigir que se le diga: si esos treinta millones de soles van á alcanzar para la construcción de aquel ferrocarril.

Si el señor Ministro recién nombrado es persona de más modestia y de más estimación propia, nos dirá simplemente que, recién entrado á la cartera de Fomento, no tiene todos los estudios; no tiene todos los medios, para estar penetrado respecto de este importante debate.

Si eso es así ¿cómo vamos á comprometer al país con un empréstito de tres millones de libras esterlinas?

¿Es así cómo se quiere imponer á la nación peruana un contrato malo, tanto porque no se conoce el costo de las obras que va á realizar, cuanto, también, por los términos de sus cláusulas, de las que ya me preocupé en la sesión del día de ayer, y que ha habido también un entusiasta partidario del empréstito, el honorable señor Pérez, que las ha duramente atacado? (aplausos y bravos.)

De esta manera se quiere hacer una burla del país y de esta manera, mediante las influencias, y mediante todos los motivos de compromisos que pueden existir.

Se quiere hacer pasar el empréstito? ¿Es posible que el Congreso Nacional se presente descarnado ante la nación y ante los de afuera, que tratándose de asunto de esta importancia, se resuelva en la forma que se va á resolver? Perfectamente, honorables señores que os hubieseis decidido con todo entusiasmo por el empréstito después de escuchar aquí al ministro de Fomento, después de haber llegado al convencimiento de que era posible la construcción de los ferrocarriles con su monto. Bien claro lo he manifestado en los discursos que pro-

nuncié en las sesiones de ayer y antier, bien claramente lo he dicho que si me probaran que esa construcción era posible con esa suma, el primero que votaba por el empréstito era yo reservándome votar en contra de todas las cláusulas que, en mi concepto, contiene ese contrato, y que son esencialmente lesivas á los intereses nacionales. No es posible señores que cuando se nos quiere sostener aquí las ratas convenientes para un ferrocarril al Oriente por simples estudios de exploradores se nos diga que todos esos estudios están hechos. El único estudio que tiene todos los visos de perfección es el del ferrocarril al Perené. Pero aquí no estamos dando una ley para el ferrocarril al Perené aquí estamos dando una ley para el ferrocarril al Ucayali que no está absolutamente estudiado. Además excelentísimo señor, como decía hace poco se nos habla de la productibilidad de ese ferrocarril, particularmente tratándose del ferrocarril al Oriente. Esa productibilidad existe solamente para el caso de que los terrenos vecinos á la línea hayan sido cedidos, hayan sido cultivados hayan sido vendidos. Cuanto tiempo Excelentísimo señor va á trascurrir para que ese grandioso acontecimiento ocurra? ¿Aquello va á ser obra de magia? ¿Acaso al día siguiente que los rieles estén colocados los terrenos serán cultivados, las maderas de las montañas podrán ser exportadas y cuanto de rico se encuentre podrá ser traído? No, excelentísimo señor, todo eso requiere preparación. Los terrenos hay que ararlos aunque en la montaña se ara poco. Los terrenos hay que sembrarlos, diré mejor, una vez sembrados hay que esperar su cultivo; las maderas no se pueden extraer inmediatamente, es necesario establecer caminos para sacarla; es necesario llevar sierras para cortarla. Cuando todo esto tiene que suceder antes que ese ferrocarril sea productivo ¿con qué fundamento el señor ministro de Hacienda nos dice que esos ferrocarriles son de hecho productivos?

El señor Bedoya (interrumpiendo).— Pida la palabra.

El señor Aspíllaga (Continuando).— Cuando se sabe, excelentí-

simo Sr., demostrando en una forma precisa, en una forma concluyente que el ferrocarril al oriente no podrá trasportar los productos del departamento de Loreto por la vía del Pacífico, y no los podrá trasportar porque hay imposibilidad absoluta, dado los fletes que esos productos tendrían que pagar para venir hasta Contamana; desde Contamana por el río Ucayali hasta las riberas de éste donde termina el ferrocarril, y de allí al punto de intersección con el ferrocarril del Cerro de Pasco y de allí si no se construye el otro ferrocarril á Chancay en proyecto hasta la Oroya, y de la Oroya hasta el Callao y del Callao por mar, vía estrecho ó Panamá, hasta Europa. ¿Es posible que todo ese caucho y todas las riquezas que encierra esa porción privilegiada de nuestro país vayan á salir por esa vía? No, excelentísimo señor.

Ha quedado perfectamente comprobado, ha quedado establecido que esos productos tendrían que exportarse siempre por su salida natural, tendrían que ir por Iquitos y seguir viaje hasta Europa. Entonces, ¿cómo es posible que se pueda suponer que ese ferrocarril va á ser tan inmediatamente productivo? Serán, excelentísimo señor esos terrenos, entre la línea de la Oroya al Cerro de Pasco, entre el punto de intersección al Ucayali, los que llegarán á ser productivos, cuando esos terrenos tomen valor. ¿Cómo pueden tomar valor esos terrenos? Esos terrenos tomarán valor, excelentísimo señor, si esos ferrocarriles se construyeran paulatinamente, si ese ferrocarril, fuera como dije enantes de un punto cercano á otro más ó menos cercano. Entonces en esas condiciones, es que esos terrenos serán colocados, serán cultivados con provecho del ferrocarril á medida que se vaya prolongando é irá trayendo los productos cuyos fletes le darán vida. De otro modo no hay posibilidad de conseguir ese resultado. ¿Y qué ocurriría procediendo de otro modo, excelentísimo señor? Pues ocurriría evidentemente que en el presupuesto nacional necesitaríamos tener una partida constante y muy fuerte para poder atender á la conservación

y al servicio de esa vía. Y cuando se trata de puntos tan concretos, de puntos tan precisos, el más neófito se penetraría de las dificultades en las cuales se entraría si se aprobara el contrato de empréstito en la forma en que se ha presentado. Cuando pasa esto excelentísimo señor, se sorprende uno que la persona designada por la constitución del estado, por la organización ministerial, la persona indicada para que venga aquí que es lo menos que ha podido pedir la Cámara de Diputados, á darnos noticias de los estudios hechos y de las ideas que tiene formadas y de la aplicación misma del empréstito, ¿es creíble excelentísimo señor, que ese señor ministro, que esa persona no concurre á los debates de esta cámara? ¿Cómo pues podemos votar este contrato de empréstito, me permito llamar, á ciegas? Sin saber cómo se va á aplicar este empréstito. . . .

Todos los países, excelentísimo señor, así lo hacen para proceder con cordura y para proceder con seguridad.

Tengo la evidencia que á ninguno de los señores representantes que me escuchan, jamás se les ha ocurrido construir una casa sin haber estudiado previamente la manera de construirla, sin conocer antes el plano de esa construcción y sin haber conocido el presupuesto de la obra en que iban á invertir su dinero. (Aplausos.) Me parece, excelentísimo señor, que esa medida solo se tomará cuando se trate de los dineros propios, pero no, excelentísimo señor, cuando se trata del dinero del país. (Aplausos y bravos en la barra).

Es necesario que el Congreso Nacional se sacuda, es necesario que reaccione; os lo dice un civilista, señores, (aplausos en la barra.) Un civilista, señores, de los que siempre estuvo en las filas de ese partido: un civilista que no estuvo después en la época del aprovechamiento: un civilista de la época de los sufrimientos; un civilista que expuso su persona: un civilista que estuvo siempre al lado de la causa de esa bandera. (Aplausos y bravos en la barra).

Dueleme por eso, infinito, ver á mis compañeros, ver á mis amigos

queridos, á los que siempre militaron en las buenas filas, á los que siempre fueron liberales en sus resoluciones, y nunca se reconcentraron en preconcebidas ideas; á ellos yo les digo que, en estos momentos, con dolor de mi alma, veo que no proceden bien. (Aplausos y bravos en la barra). Yo á ellos les digo, por el mismo cariño que me inspiran, y por la circunstancia de formar parte de esa bandera del partido civil, que es necesario que este empréstito no se resuelva, no se vote en la forma que el señor Ministro de Hacienda pretende que se vote.

Se nos habla, y se nos dice que el empréstito es necesario que el empréstito es indispensable que la opinión pública bien puede estar dividida, pero que mientras tanto

hay algunos espíritus vacilantes, otros favorables, otros negativos. Eso se nos dice, excelentísimo señor, pero no se nos dice la verdad. Si se quiere consultar á la opinión pública, se verá que ésta se encuentra perfectamente contraria á que el país entre en la aventura de un empréstito de esta naturaleza. Y no solamente piensan así nuestros conciudadanos, sino aún las personas que forman las colonias extranjeras, que ven con pavor que este país vuelva de nuevo á ser deudor, cuando dadas sus condiciones económicas le conviene siempre permanecer en esta situación de no deber y tratar de trabajar, de levantarse por sus propios esfuerzos, en medio de la tranquilidad que le proporciona la paz que tantos beneficios produce.

Difícil es, excelentísimo señor, poder seguir discutiendo este asunto bajo su forma ferrocarrilera, por cuanto la honorable Cámara ha resuelto que no concurre al debate el señor Ministro de Fomento.

El señor **Gazzani** (interrumpiendo).—No ha resuelto eso. La Cámara ha resuelto que continúe el debate.

El señor **Aspillaga** (continuando).—Momentaneamente no concurrirá el señor Ministro de Fomento.

La indicación es oportuna, pero yo tuve ocasión de manifestar que me adelantaba á los hechos: he dicho que el Ministro de Fomento re-

cientemente nombrado no nos dará ningún dato técnico, hablará de sus exploraciones únicamente y no podrá decirnos nada más allá.

Jamás se les ocurrió á los constructores del ferrocarril á que se refirió el honorable señor Prado en una de las sesiones anteriores, ejecutar esas obras sin estudios previos.

Jamás se le ocurriría al señor Ministro de Hacienda, gerente de una compañía azucarera inglesa, jamás se le ocurrió decirles á esos señores, necesito tantos miles de libras para determinada aplicación, sin hacer previamente los respectivos presupuestos; y jamás se le ocurriría á esa casa inglesa mandarle al señor Leguía los dineros pedidos mientras no les probara que esos presupuestos corresponden al costo de la obra.

Si esto es lo lógico y natural, si esto es lo que pasa á todos en el orden particular, ¿cómo es que el Congreso de mi patria quiere resolver esta cuestión del empréstito, conexa con la construcción de ferrocarriles en la forma que pretende hacerlo?

Es necesario, pues, que el señor Ministro de Fomento concurre á la honorable cámara á dar las debidas explicaciones, aquí vuelvo á deplorar que el que reemplaza al señor Balta no sea un profesional sino un militar, y es muy sensible que no venga un profesional, porque no podremos oír razones convincentes, razones precisas fundadas en el estudio detenido, en el estudio oncienzudo de lo que se va á hacer.

En cambio, se vendrá á decirnos, y se harán citas como las hacía hace poco el señor Ministro de Hacienda y se hablará de estudios que no pasan de la esfera del criterio de un explorador, y con esto, no es posible que nosotros estemos tranquilos, y que nos resolvamos á que un proyecto de esta importancia termine en la forma que va á terminar, como lo prueba Excmo. señor, la votación que acaba de tener lugar, por la cual se ha resuelto que continúe el debate sin la presencia del señor Ministro de Fomento, lo que me hace temer, y creer fundadamente que con el honorable Ministro de Fomento ó sin el señor Ministro de Fomento el resultado será exactamente el mismo.

¿Somos representantes ó no somos representantes HH. señores?

No es posible acceder á la opción que se quiere tener en materia de construcciones de ferrocarriles y esto no es decir que se quiere que el país permanezca en estado retrógrado, sino que el país marche sobre pasos firmes y seguros y que, como ya he tenido ocasión de indicar, no entre en aventuras.

Y no es posible tampoco que tratándose de un debate de esta importancia se entren en alteraciones de naturaleza tal como la que hace poco ha ocurrido, que transforma completamente el debate y que no se le da la significación que debe tener, porque como tuve ocasión de manifestar en mi discurso de ayer, me he sorprendido de que no estuviera presente el señor Ministro de Fomento y era precisamente el diputado que acababa de reincorporarse en el seno de la H. Cámara, el que no concebía como era posible que se estuviera tratando de un punto ligado con el otro, porque cuando se trata del aspecto financiero, también se trata de su aplicación estudiada.

Se nos ha hecho saber que el honrado, hay que decirlo muy alto, y escrupuloso ingeniero señor Balta, ha renunciado y por cuando ese escrupuloso y distinguido ingeniero ha renunciado, se nos viene á decir que no es posible que se altere este debate y que en consecuencia la cuestión previa de la presencia en él del señor Ministro de Fomento no se puede realizar. (Aplausos).

¿Qué inconveniente hay para eso, Excmo. señor, qué motivo? Acaso más de una vez no perdemos el tiempo? (Aplausos). ¿Acaso más de una vez no se abren las sesiones después de la hora que debieran realizarse? ¿Y es motivo ese para que nosotros tratándose de una espera relativamente insignificante, por cuanto se sabe que el Gobierno se ha preocupado de nombrar inmediatamente el reemplazo del señor Balta, se pierde el tiempo, el país está apurado en que esto termine, ya se está demorando esta solución? Y la Cámara resuelve que el Ministro de Fomento no es necesario por ahora en este debate procediendo con criterio completamente distinto al em-

pleado en la sesión de ayer. (Aplausos).

(Muy sensible es, Excmo. señor, la resolución que ha tomado el señor Balta de presentar su renuncia; habría sido necesario traerlo aquí, al seno de esta Cámara, para que con su palabra convincente, con su ilustración de ingeniero, con sus conocimientos técnicos, hubiera hecho comprender á los señores de la mayoría favorables al empréstito que no hay estudios del ferrocarril, y digo así, Excmo. señor, porque me da derecho á suponerlo el hecho de que el señor Balta haya presentado su renuncia en circunstancias en que, á pedido mío, la Cámara había solicitado su concurrencia.

Para todas las cuestiones financieras, para todas las cuestiones hacendarias, está perfectamente, es lógico, es natural la presencia del señor Ministro de Hacienda en el recinto de la honorable Cámara; pero no puede ser de ninguna manera lógico, no es natural, es contra la constitución del Estado, es contra todo; que el señor Ministro de Hacienda esté en este momento haciendo el papel de Ministro de Fomento. (Aplausos).

Nosotros hemos jurado ante V.E. con la Constitución puesta ahí, con dos velas en esa mesa y un Cristo por delante (Diversas manifestaciones) hemos jurado cumplir la Constitución del Estado. Señores diputados, estamos faltando á esa Constitución.

Debo terminar, Excmo. señor. Mi propósito (y me parece lo he probado) no es la prolongación del debate, ni que V. E. me deje con la palabra para la sesión de mañana. (Risas). La hora es avanzada y yo debo terminar, y, al hacerlo, repito, lo que decía al principio de este discurso: que había venido á esta tribuna, porque desde ella quería yo interpelar al señor Ministro de Fomento, sobre los estudios de ferrocarriles, y en consecuencia, sobre la aplicación de este empréstito; pero que como había resultado que el señor Ministro de Hacienda se había convertido mágicamente (aplausos) en Ministro de Fomento, venía aquí á expresar al Ministro de Fomento señor Leguía, estos conceptos, estas ideas, para que en todo caso él ma-

nifieste al señor Ministro de Fomento, ya no ingeniero, sino coronel, señor Portillo, lo que se ha dicho en este debate; y con los conocimientos técnicos que el señor Leguía tiene sobre la montaña y sobre la ejecución de ese ferrocarril, le dé las ideas necesarias, para que, en seguida, venga á defender el proyecto en debate. (Aplausos y bravos.)

El señor **Presidente**.—Se levanta la sesión. El honorable señor Bedoya hará uso de la palabra el día de mañana.

Eran las 7. h. 15 m. p. m.

Por la redacción.

Carlos Aureo Velarde.

10a. SESION DEL VIERNES 9 DE MARZO DE 1906

**Presidida por el H. Sr. Miró
Quesada**

SUMARIO.—Pedido del Sr. Sousa para que el señor ministro de gobierno concorra á contestar unas interpelaciones.—Se desecha el pedido y se aprueba una sustitución presentada por el señor Revilla.

Abierta á las 5 h. p. m., con asistencia de los honorables señores Rubina, Málaga Santolalla, Menéndez, Carrillo, Apaza Rodríguez, Araoz, Arenas, Becerra, Bedoya, Belón, Bravo Barreto, Bohl, Boza, Callirges, Cerro, Cisneros, Cordero, Changanaquí, Chávez Bedoya, Dancuart, Durand, Echeandía, Eguileta, Espinosa, Ferreyros, Ganoza, Geldres, Grau, Ibarra, Jiménez, Larrauri, León, Loli Arnao, Luna L. F., Luna y Llamas, Manzanilla, Menacho, Mendoza, Miranda J. M., Miranda R., Molina Morales, Núñez, T., Olaechea, Oliva, Pacheco, Palomino Pancorbo, Peña Marrieta, Pérez, Pérez García, Pinillos y García, Prado y Ugarteche, Ramírez Broussais, Revilla, Reusche, Rospigliosi y Vigil, Samanez, Sánchez, Secada, Soto, Sousa, Swayne, Tejada, Urteaga J. Valcárcel, Valdeavellano, Valle, Valle y Osma, Valverde Velarde Alvarez, Vial Cisneros, Vidaurre, Yépez, Zambrano, Aspíllaga, Guerra, Odar y Seminario, Ráez y Angulo, se leyó el acta de la anterior.

El señor **Sousa**.—Excmo. señor, en

la sesión del día de ayer el señor Ministro de hacienda al contestar las preguntas que le dirijí, hizo afirmaciones de carácter sumamente graves que es indispensable que consten en el acta: me refiero á aquellas por las cuales Ssa. aseguró q' el territorio de la república se encontraba cercenado por invasiones de agenas precedencias en una extensión considerable. Manifestó asimismo su señoría que esas invasiones no solo se habían cometido sino que se estaban ejecutando actualmente y de una manera tan breve y perentoria que los procedimientos se reducían simplemente á pedir concesiones á las autoridades del Brasil, las cuales las otorgaban con sólo el requisito de que se hicieran anotar en el registro de la propiedad de las ciudades brasileras más inmediatas. Como tiene que versar el debate sobre estas declaraciones del señor ministro, yo quiero que ellas consten en el acta.

El señor **Presidente**.—Sabe bien Ssa. que el acta es simplemente la minuta de las sesiones que celebra la Cámara; las declaraciones que hacen los representantes constan íntegras en el diario de debates. Sin embargo se hará constar en el acta las palabras de Ssa.

Procediéndose á votar fué aprobada el acta con la anterior ampliación.

Se dió cuenta de un oficio del señor ministro de gobierno, manifestando, en respuesta al oficio número 22, que el subprefecto de Ayacucho será separado de ese cargo y que ha ordenado el esclarecimiento de los hechos á que la renuncia se refiere.

El señor **Gazzani**.—Que fecha tiene esa nota?

El señor **Presidente**.—Ocho de marzo.

El señor **Gazzani**.—Creí que tenía otra fecha.

El señor **Presidente**.—Debo manifestar á la cámara que el 6 de marzo se recibió en la secretaría un telegrama de Ayacucho en que se denunciaba ciertos abusos del subprefecto, cometidos en la persona del diputado suplente por aquella provincia: inmediatamente la mesa trascribió el telegrama al señor ministro de gobierno, el cual ha contestado en los términos á que se ha dado lectura.