

putado suplente por la provincia de Huaraz, al ciudadano don Eliseo L. Barragán.

Telegrama

Del señor Octavio Alva, diputado propietario por Contumazá, participando que en el primer vapor se embarcará para concurrir a la legislatura extraordinaria.

Con conocimiento de la Cámara, se mandó archivar.

PEDIDO

El señor PRESIDENTE.—Se va a pasar a la Orden del Día.

El señor ESCALANTE.—Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE.—El señor Escalante puede hacer uso de la palabra.

El señor ESCALANTE.—Cuando en la última sesión que celebró la Cámara de Diputados en la Legislatura ordinaria, solicité el aplazamiento del asunto de ferrocarriles, en vista de que el debate había tomado derivaciones inesperadas desde el principio, y de que no era posible llegar a una solución inmediata dentro de la angustia del tiempo, tenía la profunda convicción de que el Gobierno no iba a dejar de incluir entre el número de los asuntos de que debe tratar el Congreso Extraordinario el importante asunto ferrocarrilero. Fundado en esta convicción y en la declaración que hizo el señor Ministro de Hacienda, de que en el Congreso Extraordinario se trataría de este asunto, planteé el aplazamiento, que mereció juicios adversos de muchos de mis compañeros de Cámara. Los hechos, pues, han venido, señor Presidente, a darme la razón, y han dejado, una vez más, comprobada la voluntad y decisión que tiene el Supremo Gobierno de ocuparse de la cuestión ferrocarrilera, por lo mismo que es una cuestión de alto interés nacional. Por esto, y estando incluido entre las materias de que debe ocuparse la Legislatura extraordinaria que hoy se inicia, el proyecto sobre ferrocarriles, yo pido a la Presidencia se sirva consultar a la Cámara si acuerda dar preferencia a este asunto, para que pase inmediatamente a discutirse.

El señor PRESIDENTE.—Debo manifestar al señor Escalante que la Mesa se había ya propuesto que en la sesión del día de mañana continuara el debate del proyecto sobre construcción de ferrocarriles.

ORDEN DEL DIA

El señor PRESIDENTE.—Cito a los señores Diputados para el día de mañana, a las 4 de la tarde, hora en que se pasará lista, y les encarezco la puntual asistencia. En la sesión de mañana se tratará del indicado pro-

yecto sobre construcción de ferrocarriles.

Debiendo pasar a sesión de Congreso, se levanta la sesión.

Eran las 5 h. 40' p. m.

Por la Redacción:

A. Espinosa S.

CAMARA DE DIPUTADOS

Sesión del miércoles 31 de octubre de 1917

Presidencia del Sr. Juan Pardo

SUMARIO.—Se concede licencia al señor Luis Alberto Arguedas, diputado propietario por la provincia de Abancay, y se acuerda llamar al diputado suplente, señor Jorge Alejandro Ballón.

ORDEN DEL DIA.—El señor Otto Wieland, diputado suplente por la provincia de Angaraes, presta el juramento reglamentario.—Pasa a la orden del día un nuevo dictamen de la Comisión de Obras Públicas en el proyecto sobre construcción de ferrocarriles.—Debate del aplazamiento propuesto por el señor Chaparro.—El señor Chaparro retira su pedido de aplazamiento.—Con asistencia de los señores Baldomero F. Maldonado, Ministro de Hacienda, y Héctor F. Escardó, Ministro de Fomento, continúa la discusión del proyecto en revisión sobre construcción de ferrocarriles.—El señor Fariña manifiesta que hará uso de la palabra en sesión secreta.—El señor Presidente indica que el viernes próximo se celebrará la sesión secreta.

A las 4 h. p. m., se pasó lista a la que contestaron los señores: Criado y Tejada, Pérez Velásquez, Larrañaga, Alvarez González, Ascurra, Barrios, Bedoya, Cáceres, Carbajal, Castro (don Juan D.), Cerro, Chaparro, Escalante, Gamarra (don Abelardo M.), Gamarra (don Manuel J.), García, Gasco, Luna Iglesias, Mercado, Montea-gudo, Morán, Moreno, Parodi (don Rómulo A.), Peña Murrieta, Peroche-na, Ramos, Ramírez, Reátegui, Revilla, Rodríguez, Sánchez Díaz, Sayán Palacios (don Emillo), Solar, Sotil, Sousa, Tejada, Uceda, Urbina, Urquiza, Vinelli, Carrillo y Parodi (don Santiago D.), Secretarios.

Abierta la sesión a las 5 h. 30' p. m., con asistencia de los señores: Criado y Tejada, Pérez Velásquez, Larrañaga, Alvarez González, Añafios, Arrese y Vegas, Ascurra, Barreda, Barrios, Bedoya, Cáceres, Cárdenas Cabrera, Carbajal, Castillo, Castro (don Juan D.), Cerro, Corbacho, Chaparro, Durand, Escalante, Fariña, Fuchs, Ga-

marra (don Abelardo M.), Gamarra (don Manuel J.), García, Gasco, Glanelli, Huamán de los Heros, Idiáquez, Luna Iglesias, Menacho, Mendoza, Mercado, Miranda, Monteagudo, Morán, Moreno, Núñez Chávez, Pacheco Benavides, Parodi (don Rómulo A.), Peña Murrieta, Perochena, Pinzás, Ramos, Ramos Cabieses, Ramírez, Reátegui, Revilla, Ribeyro, Rodríguez, Salomón, Sánchez Díaz, Sayán Palacios (don Emilio), Secada, Solar, Sotil, Sousa, Talavera, Tejada, Tello, Uceda, Urbina, Urquiaga, Vidal (don Julio), Vigil, Vinelli, Carrillo y Parodi (don Santiago D.), Secretarios, fué leída y aprobada el acta de la anterior.

Señores que faltaron: con aviso, Balta, Borda, Manzanilla y Vivanco; por enfermos, León, Macedo Pastor, Román y Vidal (don Benjamín); y, sin aviso, Alva, Arguedas, Artadi, Aurich, Barrós, Becerra, Bendezú, Castro (don Enrique), Cox, Escardó Salazar, Flores, García Bedoya, Hoyos Osoreo, Irigoyen, La Rosa, Luna, Luna Arieta, Málaga Santolalla, Maúrtua, Menéndez, Pérez, Perea, Ponce y Cler, Prieto, Quimper, Rubio, Ruiz Bravo, Salazar Oyarzábal, Sayán Palacios (don Samuel), Solf y Muro, Ulloa, Vidalón, Vignati y Zapata.

Se dió cuenta de los siguientes:

OFICIOS

De los señores Secretarios del Senado, comunicando la instalación de las sesiones de la actual legislatura.

Del diputado propietario por Abancay, señor Luis Alberto Arguedas, solicitando licencia por la presente legislatura y manifestando que, si la Cámara lo tiene a bien, puede llamar al diputado suplente señor Jorge Alejandro Ballón.

Consultada la Cámara acordó la licencia y llamar al suplente.

ORDEN DEL DIA

El señor Otto Wieland, diputado suplente por Angaraes prestó el juramento reglamentario.

El señor PESA MURRIETA.— Señor Presidente. Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE.—El señor Peña Murrieta puede hacer uso de la palabra.

El señor PESA MURRIETA.—A fin de hacer viable, señor Presidente, la iniciativa venida en revisión de la legisladora, la Comisión de Obras Públicas de la Cámara de Diputados tuvo ocasión de reunirse ayer, para contemplar, juntamente con crecido número de compañeros, este importante tópico sobre ferrocarriles.

Después de cambiar ideas sobre el particular, y teniendo en consideración las que expusieron, ya los señores diputados que intervinieron en el debate, ya el Gobierno, ya el señor

Fuchs, con su importante moción que aplaudí, ya, en fin, otros señores cuyos criterios concillaron todos los deseos, se llegó, para que el proyecto nacido en el Senado no se quedara como Moisés sin entrar a la tierra prometida, a esta conclusión patriótica: que debía, salvándose todas las dificultades, presentarse este proyecto sustitutorio que remito a la Mesa, retirando el dictamen anterior.

Este proyecto satisface el lleno de las medidas anheladas, cumple mejor con el interés generoso de los pueblos y consulta discretamente la tendencia de la revisión.

Así, el artículo 1o. vota Lp. 250,000 para la construcción de los ferrocarriles de Huancayo a Ayacucho, de Chimbote a Recuay y de Chilte a Cajamarca, conforme al acuerdo del Senado.

El artículo 2o. consigna Lp. 20,000 para estudio de ferrocarriles que se especifican detalladamente.

El artículo 3o. expresa tomar el superavit del Presupuesto de 1918, una vez discutido y las rentas de nueva creación para intensificar las construcciones señaladas en el primero.

El artículo 4o. se refiere a la renta del tabaco, excepción hecha del 10 por ciento afectada a determinado crédito, a partir de 1917; logrando con esta disposición, emplear tan saneada renta para proseguir la política ferrocarrilera comenzada con intensidad plausible.

Y el artículo 5o. habla de la responsabilidad de los Gobiernos acerca de la conservación integral de las partidas que no podrán habilitarse en ninguna oportunidad, a fin de no repetir el doloroso espectáculo observado en otros casos con rentas que se crearon para finalidades sagradas.

No se ha anotado partida alguna para estudios del ferrocarril a Jatunhuasi, por estar llenado este trámite, según lo confirmara el Ministro de Fomento en la misma reunión a que he hecho referencia. Tampoco se ha señalado ningún renglón para la obra ferroviaria a este yacimiento, porque el Gobierno tiene celebrado ya, según se me ha dicho, un contrato con empresa particular, el mismo que debe venir a la Cámara cristalizado en un proyecto de ley.

Sin embargo, y a fin de evitar situaciones equivocadas, que obligarán a las diputaciones por Huancayo a solicitar inclusión especial de partidas para aquella objetividad, espero se pronuncie la opinión perentoria del Ejecutivo, pues de lo contrario no cumpliría yo con el profundo y solemne compromiso que tengo empeñado con la provincia que me honro en representar.

Aproveché de la oportunidad para decir que pedí la palabra el último día

de sesión ordinaria, con el objeto de refutar los argumentos del diputado señor Sayán (don Emilio), especialmente el relativo a la dependencia de la línea que se construyera a Jatunhuasi respecto a la línea del Central.

Yo no pienso en este tutelaje, tan absoluto, por que tal pesimismo nos conduciría a la inercia e inactividad; aparte de que con este criterio no deberíamos legislar para construir el ferrocarril a Ayacucho y Cuzco, ni habríamos llevado a cabo el de la Oroya a Huancayo, ni la Compañía Americana habría efectuado la línea del Cerro de Pasco. Acaso el señor diputado ha sufrido un error involuntario; pero de todos modos no pongo en duda su sinceridad que no combato, aunque si la observe de plano y decididamente.

Habría también querido decirle al señor diputado, que si los carbones de Oyón, que él nos presentara en la Cámara como muestra objetiva, son tan grandes, los de Jatunhuasi son gigantesco y de una pureza intachable, razón por la cual se explican los distintos hidrocarburos derivados de su destilación, con los que bastarían para implantar nuevas industrias en el país.

No habría desperdiciado tampoco la ocasión para manifestar, sea someramente, que esta obra, aparte de las tantas ventajas que ofrece al país y a las clases sociales, ostenta este incentivo trascendente: grandes ingresos al Erario, supuesto la tributación de los infinitos denuncios que vendrán y el gran movimiento de su producción.

Como las opiniones deben expresarse con entera lealtad, con dignidad varonil, con firmeza inquebrantable y, sobre todo, con apego a arraigadas convicciones, yo mantengo invariable las expuestas en orden a la zona de Jatunhuasi, tratándose de la extracción, cantidad y calidad de los carbones, rebaja de fletes, costo de la línea, extensión de ella, mantos explorados y su potencialidad; puntos que fueron, algunos de ellos, ratificados, por el otro diputado por Huancayo, con datos idénticos a los que yo expusiera oportunamente en esta Cámara.

El señor FUCHS.— Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE.— El señor Fuchs tiene la palabra.

El señor PEÑA MURRIETA.— Desearía que se leyera el dictamen de la Comisión de Obras Públicas.

El señor FUCHS.— Iba a pedir lo mismo, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE.— Se va a dar lectura al nuevo dictamen de la Comisión de Obras Públicas.

El señor SECRETARIO leyó:

Comisión Principal de Obras Públicas de la Cámara de Diputados.

A. E. S.

Señor:

La revisión del Senado, consignando partida en el Presupuesto General de la República, para la construcción de ferrocarriles, que ha sido materia del detenido debate de la Cámara en sesiones ordinarias, se encuentra suficientemente ilustrada. Las diversas opiniones que al respecto se han emitido, están precisadas en las adiciones y en las modificaciones presentadas durante la discusión de este importante asunto y que corren agregados en el expediente.

Reproduciendo los fundamentos alegados y condensando todas las opiniones emitidas, la Comisión Principal de Obras Públicas presenta a la consideración de la Cámara el siguiente proyecto:

El Congreso, etc.

Ha dado la ley siguiente:

Artículo 10.— Consígnese en el Presupuesto General de la República, para 1918, una partida de **doscientas mil libras**, para la construcción de los ferrocarriles de Huancayo a Ayacucho, de Chimbote a Recuay y de Pacasmayo a Cajamarca.

Artículo 20.— Consígnese igualmente la partida de **veinte mil libras** para los estudios preliminares y simultáneos de las siguientes líneas ferroviarias:

A).— De Ayacucho al Cuzco.

B).— De Urcos o algún otro lugar del ferrocarril del Cuzco a un punto del Madre de Dios, navegable durante todo el año; y para completar los de Palta al Marañón y de Ninacaca al Pachitea.

C).— De Sayán a Oyón y Cerro de Pasco.

D).— De Chuquicara hasta la provincia de Jaén.

E).— De Puno al Desaguadero.

Artículo 30.— Dedicase a la intensificación de las tres líneas en construcción determinadas en el artículo 10, y a la construcción del ferrocarril de Sayán a Oyón, el superávit que resulte al discutirse el Presupuesto General de la República para 1918, así como las rentas de nueva creación hasta la concurrencia de **doscientas ochenta mil libras**.

Artículo 40.— A partir del año 1919 se separará del Presupuesto General, definitivamente, la renta de los tabacos, con deducción del diez por ciento, que está afecto a la amortización del préstamo de los Bancos.

Artículo 50.— No podrán distraerse en objeto alguno distinto las cantidades destinadas por esta ley a la construcción de ferrocarriles. Las partidas que por ella se votan en el Presupuesto General de la República serán intangibles y no podrá habili-

tarse con ellas ninguna otra, bajo la responsabilidad del Ministro que la autorizara; responsabilidad que se hará efectiva por malversación de caudales públicos, ante la Corte Suprema, por acción popular, con sólo la comprobación del reparo que al respecto hiciere el Tribunal Mayor de Cuentas.

Comuníquese, etc.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 30 de octubre de 1917.

Rodrigo Peña Murrieta.— Emilio Sayán Palacios.— Domingo Sotil.

El señor PRESIDENTE.— El señor Fuchs puede hacer uso de la palabra.

El señor FUCHS.— La cedo al señor Peña Murrieta, para hablar después que él.

El señor PRESIDENTE.— El señor Peña Murrieta puede hacer uso de la palabra.

El señor PEÑA MURRIETA.— Señor Presidente: Concretando las ideas emitidas, quiero hacer hincapié sobre este punto: en el dictamen que se acaba de leer por el señor Secretario no se ha señalado partida para los estudios del ferrocarril de Jatunhuasi, por la sencilla razón de que esta vía está ya estudiada, por lo menos en parte. Además, no se indica tampoco renglón especial para su construcción, porque se tiene conocimiento de que el Gobierno trata de celebrar un contrato con una empresa nacional; de manera que tendremos muy pronto aquí, en la Cámara, el proyecto que cristalice la idea. Esa es la razón por la que la Comisión de Obras Públicas, al menos en lo que me respecta, no ha hecho cuestión sobre tan interesante tópico y ha mirado en cambio con atención que se anote una partida para el ferrocarril de Sayán a Oyón.

Es urgente hacer esta aclaración, porque de otra manera yo parecería antitético con las ideas que sostuve en días pasados, respecto a la preferencia que merece el ferrocarril de Huancayo a Jatunhuasi. Por supuesto que no entro en detalles respecto al trazo de la vía, porque aparte de las opiniones que vertí oportunamente, no es ésta la ocasión para tratar de la materia.

Haciendo la aclaración anterior, me parece que ya no hay razón para confusiones comprometedoras. Corre, pues, por cuerda separada la cuestión que se refiere a la obra del ferrocarril de Huancayo a Jatunhuasi y la relativa a la de Sayán a Oyón.

Me he de sentir satisfecho, señor Presidente, si he dejado explicadas las cosas tales como son y libre de embolismos o de contradicción alguna. (Aplausos).

El señor PRESIDENTE.— El se-

ñor Fuchs puede hacer uso de la palabra.

El señor FUCHS.— Señor Presidente: Debo ante todo manifestar mi agradecimiento al señor Peña Murrieta por la apreciación que ha hecho de mi modesta labor de síntesis, cristalizada en la fórmula que presenté en días pasados a la Cámara; y debo también expresar mi sincero aplauso a la Comisión de Obras Públicas, que tomando en cuenta esta síntesis de las opiniones vertidas y modificándola en pequeños detalles, ha presentado un dictamen que va a permitirnos llegar en forma parlamentaria y rápida al final de esta discusión.

El señor SOLAR.— Señor Presidente: El dictamen que acaban de presentar mis compañeros de la Comisión de Obras Públicas encierra, evidentemente, las ideas expresadas en la discusión de esta importante materia y concuerdan casi en todo con las ideas expresadas por mí. Habría deseado que se agregara un artículo relativo a la formación o a la autorización al Poder Ejecutivo para formar una compañía encargada de la construcción de los ferrocarriles, a la cual se le entregaría la administración de la renta del tabaco; pero no teniendo el propósito de dificultar la solución de este asunto, en el que están interesados la Cámara y el país todo, me adhiero al dictamen suscrito por mis compañeros de la Comisión de Obras Públicas, quedando así completas las firmas, por estar ausente el señor Arguedas, y, por lo tanto, expedito el dictamen para su discusión.

El señor GAMARRA (don Manuel J.)— Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE.— El señor Gamarra puede hacer uso de la palabra.

El señor GAMARRA (don Manuel J.)— Señor Presidente: Yo me explico que en la Legislatura ordinaria hayamos regateado tanto las 500,000 libras que propone el proyecto en revisión se vote para la construcción de ferrocarriles, porque efectivamente no teníamos tiempo para poder aprobar nuevos ingresos; pero una vez que estamos en Congreso extraordinario, al cual el Poder Ejecutivo ha remitido nuevos proyectos de impuestos, como el estanco del alcohol, que no solamente ha de aumentar en un 50 por ciento, sino tal vez en un 100 por ciento el producto de esa renta; teniendo en cuenta que el ramo de alcoholes rinde alrededor de cinco millones y teniendo en cuenta también que hay otro proyecto para elevar los derechos de exportación al cobre y a otros productos, al mismo nivel que los que hemos aprobado para el azúcar, teniendo en cuenta todo esto, no me explico cómo insistimos

en querer rebajar la partida señalada en el proyecto venido en revisión.

El señor RIBEYRO (por lo bajo).—Cinco millones de soles es, señor Gamarra, el producto de ese ramo.

El señor GAMARRA.—La diferencia fundamental consiste, señor Ribeyro, en que para el ramo de ferrocarriles se asigna la renta del tabaco, y su señoría sabe que el tabaco rinde tres millones 600,000 soles; de tal manera que el proyecto del Senado sufre una fuerte disminución.

El señor PEÑA MURRIETA (interrumpiendo).— Pido la palabra.

El señor GAMARRA (continuando).— Por estas consideraciones, y asimismo porque en el nuevo proyecto de Presupuesto se ha aumentado algunos haberes como, por ejemplo, a los prefectos que ganaban 40 libras a 45 libras y a los que ganaban 45 a 50, me parece que no hay razón para que nosotros dejemos de apropiar el proyecto del Senado.

El señor PRESIDENTE.— El señor Peña Murrieta puede hacer uso de la palabra.

El señor PEÑA MURRIETA — Yo debo hacer una aclaración al señor diputado que me ha precedido en el uso de la palabra. Ha manifestado el señor diputado que se va a hacer una rebaja considerable a la cantidad de cinco millones de soles que es la señalada en el proyecto. Pero esto no es sino aparente, señor Presidente. Y para confirmarlo basta fijarse en que en el artículo 10. se fijan 250,000 libras peruanas íntegras; en segundo lugar se señalan 20,000 para estudios; y en tercer lugar los impuestos de nueva creación y el superávit del presupuesto que se discute para 1918 que ascenderá a Lp. 280,000; total: cinco millones de soles. Acaso los estimables compañeros no se han fijado en esta circunstancia de detalle, que, como se vé, es efectista, va.

No sé si estoy completamente de acuerdo con los miembros de Comisión. La palabra del señor Ribeyro, que acaba de solicitarla, parece que va a confirmar el aserto.

El señor PRESIDENTE — El señor Ribeyro puede hacer uso de la palabra.

El señor RIBEYRO — Yo sólo quiero hacer notar que el proyecto presentado por la Comisión de Obras Públicas, en sustitución del que ha venido del Senado, perfecciona éste y todos los demás que en sustitución se han presentado sucesivamente en el curso de esta extensa discusión. Extensa desde el punto de vista económico, y más aún desde el punto de vista técnico.

En realidad consagra este proyecto cinco millones de soles para la cons-

trucción de ferrocarriles, que es lo que el Senado había señalado desde el principio, pero lo había hecho sin tener para nada en cuenta el presupuesto presentado ya al Congreso, ni los ingresos ni menos los egresos obligatorios y de carácter imprescindible.

No creo que nunca, ni en ningún presupuesto de la República, ha sido posible votar así, tan gruesa suma para obras públicas, excepto en la época del guano y del salitre, sin detenerse a reflexionar y a estudiar antes debidamente, de qué fuente iban a salir esos millones de egresos introducidos violentamente en el pliego de egresos.

En el proyecto actual, se introducen Lp. 220,000 como partida fija y que debe figurar desde ahora para esas obras, de las cuales 200,000 son para construcciones, y 20,000 libras para hacer estudios definitivos y preliminares de otras rutas o trazos ferrocarrileros.

Las 280,000 libras restantes pueden encontrarse en el superávit que produzcan el alza de las tasas de los actuales impuestos de exportación sobre productos mineros y agrícolas, cuyo proyecto está en discusión en el Senado y que probablemente será aprobado.

Son, pues, cinco millones que tendremos e implícitamente, esta es la suma que vamos a dedicar a ferrocarriles; pero son condicionales en cuanto al rendimiento de esos impuestos, porque estos pueden rendir más, en cuyo caso quedarán aún más satisfechos los representantes que son partidarios de los cinco millones de soles, o pueden rendir menos, en cuyo caso el presupuesto no será desequilibrado.

Se habrán atendido así todos los gastos públicos sin peligro de producir perturbaciones en la marcha económica del Estado y se habrá llenado el anhelo y deseo muy patriótico por cierto de todos los representantes.

En cuanto al producto de la renta del estanco del tabaco, es también susceptible de que se modifique....

El señor GAMARRA (interrumpiendo) — ¿Pero por qué no se considera de una vez la partida de los cinco millones anticipándonos a dar las leyes de aumento a los impuestos

El señor RIBEYRO (continuando) — Por las razones que he dado antes, porque me parece que debemos introducir sumas reales y verdaderas y no ficticias e hipotéticas y porque es necesario proceder con orden. El Senado aprobará las leyes de aumento a los impuestos y entonces, sólo entonces, el rendimiento previsto de estos mayores impuestos se consi-

ará en el presupuesto; pero por el momento no tenemos esas rentas.

El señor GAMARRA (don Manuel Jesús) (interrumpiendo) — Sólo en virtud de una ley que demos ahora, es que podemos consignar en el presupuesto de ingresos esas rentas; de manera que por allí debemos comenzar.

El señor RIBEYRO (continuando) Volvemos al mismo círculo vicioso. El Senado aprobará las leyes de aumento primero y como cuestión previa y esencial calculará el monto que van a producir, y entonces, calculando la suma equivalente, daremos la ley que dé entrada e incorpore en el presupuesto esas sumas. Ellas pueden producir las 280,000 libras; pero bien pueden no producirlas y esta última razón es precisamente la que recomienda el proyecto de la Comisión de Obras Públicas, porque ella es elástica en cuanto a que no introducimos violentamente en el Presupuesto sumas para egresos, cuando los ingresos correspondientes bien pueden no cubrir a aquellos.

Todas las demás razones que pudiera alegar ya se han repetido hasta la saciedad en el seno de esta Cámara. Suplico, pues, a mis compañeros que voten este proyecto de la Comisión que viene a solucionar en forma satisfactoria este larguísimo debate y que es el que más concilia los puntos de vista tan divergentes con que hemos discutido este proyecto.

Creo que se puede aceptar, porque ya no discutimos sino una cuestión de procedimiento y no de fondo, en el cual todos estamos de acuerdo.

El señor PRESIDENTE — El señor Rodríguez puede hacer uso de la palabra.

El señor RODRIGUEZ — Señor Presidente: Yo creo que el proyecto que ha presentado la Comisión de Obras Públicas en sustitución al venido en revisión del Senado, coincide con la opinión del Gobierno, manifestada en el sentido de que quizás no sea posible incluir en el próximo Presupuesto la partida de cinco millones de soles para construcción de ferrocarriles, y coincide con los deseos de la Cámara de que esos cinco millones se completen con el superávit que se obtenga mediante la aprobación de los proyectos de aumento de varios impuestos. Yo creo que la Comisión de Obras Públicas ha armonizado los deseos nuestros y los del Poder Ejecutivo, teniendo en cuenta que con este superávit se tendrá lo bastante para llegar a los cinco millones de soles que se necesitan para la construcción de ferrocarriles. De manera que, en mi concepto, conviene aprobar el proyecto que la Comisión de Obras Públicas ha presentado en sus-

titución del enviado por la Colegiada ladpra.

El señor CHAPARRO — Señor Presidente: Para que pueda el nuevo proyecto que acaba de presentar mi distinguido amigo el señor Peña Murrieta, arrancar un voto a la Cámara, es necesario que produzca en cada uno de los representantes una convicción respecto de su mérito o demérito; sólo así podremos dar un voto en conciencia, porque a primera vista no se comprende cómo habiendo la Cámara discutido más de 15 días el plan ferrocarrilero venido en revisión del Senado, puede en estos momentos presentarse un proyecto que si bien no difiere totalmente del venido en revisión, tiende a modificarlo. Por consiguiente, yo pido, señor Presidente, para que la Cámara pueda pronunciarse con verdadera convicción sobre esta materia, que se publique el proyecto del señor Peña Murrieta, a fin de que mañana pueda discutirse, después de su estudio y conocimiento perfecto por parte de los señores representantes, porque de otro modo constituiría hasta cierto punto un procedimiento sorpresivo el querer arrancar a la Cámara un voto sobre un proyecto que tiende a modificar, repito, el venido en revisión del Senado. (Aplausos).

El señor SAYAN Y PALACIOS (don Emilio) — Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE — El señor Sayan puede hacer uso de la palabra.

El señor SAYAN Y PALACIOS (don Emilio) — Señor Presidente: No ha sido la mente de la Comisión de Obras Públicas producir sorpresa de ninguna clase a la Cámara; y debo principiar por protestar de las palabras del señor diputado que acaba de decir que este dictamen tiene carácter sorpresivo: al contrario, este dictamen tiene carácter comprensivo, es el fruto y el exponente de las ideas que se han vertido en esta Cámara durante una serie de días sobre construcción de ferrocarriles; este dictamen es la expresión de la opinión del Poder Ejecutivo, condensada aquí en diferentes discursos por los señores Ministros de Hacienda y Fomento; este dictamen es, en síntesis, señor Presidente, como acaba de manifestar el distinguido miembro de la Comisión de Obras Públicas, señor Peña Murrieta, el proyecto del señor Fuchs, en cuya fórmula se ha inspirado la Comisión. De manera que si no hay el propósito de seguir dilatando indefinidamente, sin objeto práctico esta discusión, el aplazamiento planteado por el señor Chaparro no tiene razón de ser, y tanto menos cuanto que se quiere dar como fundamento el hecho de que se ha querido, en concepto del señor Chaparro, sorpren-

der a la Cámara. Yo me opongo, pues, al aplazamiento, porque no se trata de un asunto que no se pueda conocer con una rápida ojeada o por la repetición de su lectura.

El señor CHAPARRO — Mi pedido tiene la siguiente finalidad: hacer que la discusión del nuevo proyecto presentado por el señor Peña Murrieta se aplaze hasta el día de mañana, mientras se publica; es decir, que sólo se trata de un aplazamiento por 24 horas, para que pueda producirse una discusión y votación concienzudas sobre el proyecto que la Comisión de Obras Públicas ha tenido a bien presentar a la Cámara como sustitución del venido en revisión del Senado.

El señor VIGIL — Señor Presidente: El señor Fuchs, en una de las sesiones de la legislatura ordinaria anterior, condensó en un proyecto que sometió a la consideración de la Cámara, sus ideas sobre ferrocarriles; pido que también se publique esa importante iniciativa.

El señor PRESIDENTE — ¿Desea el señor Vigil la publicación del proyecto del señor Fuchs?

El señor VIGIL — Sí, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE — Está en discusión el pedido de aplazamiento formulado por el señor Chaparro.

El señor PEÑA MURRIETA — Señor Presidente: Puesto que estas ideas que han servido para sustentar el proyecto han sido apoyadas por los señores representantes que concurrieron a esa sesión extra Cámara, quizá lo más natural sería que se volviera a leer el proyecto, para que no encuentre dificultades y así salvar la situación que puede crearse.

Abundo en las mismas ideas del señor Sayán, en el sentido de que no hay aquí tendencia a imposiciones o sorpresas; sino que son fruto de las opiniones vertidas con el concurso de los colegas.

Además, sería interesante que hicieran uso de la palabra, sobre el particular, muchos señores diputados que conocen el asunto, por ejemplo los señores Pérez, Balta y otros.

El señor PRESIDENTE — Se va a dar lectura al proyecto.

El señor SECRETARIO, lo leyó.

El señor PEREZ — La fórmula que el señor Fuchs expresó por escrito en un documento que se ha leído aquí, creo que fue aceptada, con algunas modificaciones, por la Cámara y por el señor Ministro de Fomento.

El señor PRESIDENTE — El proyecto del señor Fuchs todavía no está admitido a debate: lo que está en discusión es la revisión del

Senado. El señor Fuchs presentó una fórmula de arreglo para facilitar la discusión del proyecto, esa fórmula está en Mesa.

El señor PEREZ — Es decir, sin que haya sido admitida a discusión?

El señor PRESIDENTE — Todavía no ha sido admitida a discusión.

El señor PEREZ — Luego no es asunto del que puede ocuparse la Cámara.

El señor PRESIDENTE — La Comisión de Obras Públicas ha sustituido su dictamen con otro, y el señor Chaparro ha pedido la publicación de este documento.

El señor SAYAN y PALACIOS (don Emilio) — Debo declarar que ese dictamen, como lo acaba de manifestar el mismo señor Fuchs, aceptando y felicitando al señor Peña Murrieta, es la condensación de su iniciativa; de manera que en buena cuenta no existe ese proyecto del señor Fuchs.

El señor PRESIDENTE — El señor Solar tiene la palabra.

El señor SOLAR — Señor Presidente: Yo rogaría a mi estimable amigo el señor Chaparro que no insistiera en su pedido de aplazamiento. No hay diferencia sustancial entre el proyecto venido en revisión del Senado y el proyecto que en sustitución presenta la Comisión de Obras Públicas; se trata simplemente de dividir la suma total de quinientas mil libras en dos partes, una a firme, de doscientas veinte mil libras, a fin de satisfacer la opinión de los que hemos creído que no era posible consignar por ahora en el Presupuesto una suma mayor; y la otra de doscientas ochenta mil libras en el caso de que al formarse el Presupuesto de ingresos de la Nación resulte superávit.

Yo, señor Presidente, me alegraría muchísimo de que se convirtiera en ley el proyecto de estanco de los alcoholes. Creo que si se establece en el Perú ese estanco la renta de los alcoholes no se duplicara, pero por lo menos aumentara en forma muy apreciable. Pero, señor Presidente, esta no es una idea nueva, ni en el Parlamento, ni en el Gobierno. Hace muchos años que se viene pensando en esto y hace años que se tropieza con obstáculos invencibles. Si la palabra del señor Gamarra significara el voto del Congreso, evidentemente que no habría que discutir, pero desgraciadamente la buena voluntad que tiene el señor Gamarra para que sea un hecho el estanco del alcohol, no puede quedar sino en buena voluntad. Ahora si el señor Gamarra tiene la convicción de que ese proyecto va a convertirse en ley, pues entonces de-

be estar satisfecho, porque en el momento de hacer los cálculos de ingresos del Presupuesto con ese incremento producido por el estanco del alcohol se completarían las Lp. 500,000, que se quiere consignar para la construcción de ferrocarriles.

El señor GAMARRA.— No tendría objeto la convocatoria de Congreso Extraordinario si no aprobáramos los proyectos sometidos a su conocimiento por el Poder Ejecutivo.

El señor SOLAR.— Yo no digo que no se aprueben, y ojalá que se principiara lo más pronto a discutir el Presupuesto; y ojalá, también, se aprobara ese proyecto del estanco del alcohol, porque con esto se habría hecho un gran bien al país; pero yo dudo del éxito, porque hace años que pertenezco al Parlamento y he visto las resistencias casi invencibles para la aprobación de ese proyecto.

Los que estudiamos el Presupuesto, los que sabemos las dificultades que hay que vencer para poderlo balancear, no nos hacemos ilusiones respecto de los mayores ingresos y afirmamos que será muy difícil consignar la suma que señala el proyecto del Senado, salvo el caso de que se llegue a establecer el estanco del alcohol o que se cree alguna otra renta; pero en la situación actual es materialmente imposible poner 500,000 libras para ferrocarriles.

El señor SOTIL.— Solicito que se lea el dictamen de la Comisión, porque muchos señores no han estado presentes cuando se leyó.

El señor PRESIDENTE.— Se le volverá a dar lectura.

El señor SECRETARIO, lo leyó.

El señor PEREZ.— Parece, señor Presidente, que los que han redactado el proyecto hubieran olvidado las disposiciones constitucionales, en virtud de las cuales a los ministros que cometen delitos en el ejercicio de sus funciones no se les puede llevar a los tribunales sino por acusación de la Cámara de Diputados ante el Senado; si éste acepta la acusación remite los antecedentes a la Corte Suprema para que inicie el juicio criminal correspondiente. Por eso pido que se lea el último artículo. No se puede, conforme a la Constitución, ir directamente a la Corte Suprema. La acción popular tiene que ejercerse ante la Cámara de Diputados pidiendo que esta acuse ante el Senado. Si se acuerda la acusación en el Senado, entonces pasa a la Corte Suprema.

El señor PRESIDENTE.— Se ha dado lectura al dictamen de la Comisión por vía de ilustración; pero

lo que está en debate es el aplazamiento propuesto por el señor Charro.

El señor SECRETARIO leyó una modificación del señor Fuchs.

El señor PRESIDENTE.— Lo que está en debate es el aplazamiento; si se rechaza el aplazamiento la Mesa tiene que poner en votación, en primer término, el proyecto en revisión, si este fuere desechado se pondrá en discusión el dictamen de la Comisión de Obras Públicas.

El señor PONCE Y CIER.— Yo me opondría, señor Presidente, al proyecto que está en debate, presentado por la Comisión de Obras Públicas, en sustitución al que ha venido en revisión del Senado, si no tuviera en consideración las afirmaciones que no hace mucho rato formuló el señor doctor Peña Murrieta, manifestando que el señor Ministro de Fomento, en la reunión que tuvo lugar el día último, en el salón de la Presidencia de la Cámara, había hecho una declaración en el sentido de que muy en breve sometería a la consideración del Congreso el proyecto de contrato celebrado entre dicho Ministerio y una empresa particular, relativo a la construcción del ferrocarril de Huanayo a Jatunhuasi; pero, teniendo en cuenta que se ha hecho esa afirmación, estimando que, puede decirse que el Poder Ejecutivo ha empeñado su palabra y contraído un compromiso solemne con la Cámara, para la discusión de ese contrato, encuentro aceptable y digno de la consideración de la Cámara, el proyecto presentado por la Comisión de Obras Públicas; proyecto que ha armonizado y cristalizado las opiniones que han tenido ocasión de emitirse durante el debate; y proyecto que, en conclusión, no presenta inconveniente de ninguna especie; pues, es evidente que el que pudiera notarse a primera vista, de haberse dejado de considerar en él, partida para la construcción del ferrocarril a Jatunhuasi, y si para el ferrocarril de Sayán a Oroyón, se explica, señor Presidente, teniendo en consideración el ofrecimiento que hace el señor Ministro de Fomento, de que presentará en breve a la Cámara, el proyecto de contrato para la ejecución de ese ferrocarril.

Pero a pesar de eso, yo pido a la Comisión de Obras Públicas que en el artículo del proyecto que está en debate, relativo a los ferrocarriles que deben estudiarse se incluya el de Jatunhuasi; y que de las Lp. 200.000 que van a votarse para la construcción de ferrocarriles, se asigne una cantidad para la construcción del mismo ferrocarril, una vez que estén aprobados los estudios que se manden practicar.

El señor PRESIDENTE.—El señor Peña Murrieta puede hacer uso de la palabra.

El señor PEÑA MURRIETA.—Es sensible que el doctor Ponce y Cler no haya concurrido a la reunión que tuvo lugar el día de ayer en el salón de la Presidencia, porque si hubiera estado allí, seguramente habría expresado su pensamiento del mismo modo que lo hace ahora, en la Cámara. Pero me complace decir al compañero de Diputación, que el Ministro de Fomento ofreció la certeza de la obra ferrocarrilera de Huancayo a Jatunhuasi que yo no debiera poner en tela de juicio; que contaba para el efecto con propuesta ventajosa y, además, con otras expectativas.

Así se explicó mi confianza para no señalar renglón alguno en favor del proyecto. Si ahora la palabra oficial oscilara, yo creo que es fácil rectificar las cosas.

Por lo demás, señor Presidente, debo hacer una rectificación al argumento emitido por el doctor Pérez, en cuanto al artículo 50. del proyecto de la Comisión de Obras Públicas, o sea en el 60. del venido en revisión del Senado, y en el que se fija la responsabilidad de los funcionarios públicos. Yo creo que la disposición establecida no discrepa en lo menor, de lo que ordena la Constitución del Estado, porque ésta dice que de la responsabilidad de los Ministros se tratará en primer término, ante la Cámara de Diputados, la cual nombrará una Comisión de su seno y llevará la acusación ante el Senado. Parece que la ley no se opone, en suma, a los mandatos de la carta política.

En consecuencia, se procede con lógica absoluta.

El señor PEREZ.—Como yo está en debate ese artículo, me reservo tratar de este punto en su oportunidad.

El señor CHAPARRO.—Mi pedido, señor Presidente, no significa un aplazamiento indefinido sino, únicamente, hasta que se publiquen el dictamen presentado por la Comisión de Obras Públicas y el proyecto del señor Fuchs; porque como alrededor de este asunto se ha producido cierta confusión, tanto respecto del proyecto del señor Fuchs como del venido en revisión del Senado, que es el que se ha estado discutiendo y sobre el cual los señores representantes ya tenían formada su convicción, juzgo necesaria esa publicación. Por eso pido que ésta se realice, de una sesión a otra.

El señor PRESIDENTE.—A ese aplazamiento me refería yo.

El señor PEREZ.—Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE.—El señor Pérez puede hacer uso de la palabra.

El señor PEREZ.—Señor Presidente: Los hechos han venido a comprobar que yo tuve razón cuando pedí que se aplazara la discusión del proyecto sobre ferrocarriles; y apesar de que había resuelto no hacer uso de la palabra nuevamente sobre este importante tópico, habiéndose referido el señor diputado Peña Murrieta al que en estos momentos habia, voy a decir dos palabras sobre la sustitución presentada por la Comisión de Obras Públicas.

La nueva fórmula es de lo más clara que puede darse y no hay necesidad para pronunciarse sobre ella de muchas publicaciones ni de muchos estudios; es una fórmula sencillísima, por medio de la cual se vota 200 mil libras para la construcción de ferrocarriles y 20 mil libras para estudios, o sea a firme 220 mil libras; y, además, lo que produzcan los impuestos que se creen. Como las partidas de esta naturaleza se consignan en los pliegos extraordinarios, que son los últimos que se formulan y aprueban, es natural que antes de presentarse, de estudiarse y de votarse por la Cámara el pliego extraordinario del ramo de Fomento ya se habrán votado esos impuestos y ya se sabrá cuánto producirán; de manera que se incluyen en el pliego extraordinario de ingresos esos nuevos productos y en el de Fomento se da salida además de las 220 mil libras, a lo que producen esos nuevos impuestos, y si hubiera superávit, ese superávit iría a incrementar la partida de ferrocarriles.

A esto se reduce el proyecto de la Comisión de Obras Públicas y no hay peligro alguno para su sanción, porque, como repito, lo último que se estudia y vota en materia de presupuesto son los pliegos extraordinarios. Cuando llegue el momento de formular el correspondiente al ramo de fomento, ya estarán aprobados los nuevos gravámenes que se quiere establecer e incluidos en el pliego de ingresos y entonces se les da salida uniéndolos sus productos a las 220 mil libras, y lo mismo sucedería si hubiera superávit.

El señor ULLOA.—Entonces el señor Pérez apoya el aplazamiento?

El señor PEREZ.—No, señor.

El señor ULLOA.—Pero su argumentación parece que ha tendido a demostrar eso.

(Los señores Baldomero J. Maldonado, Ministro de Hacienda, y Héctor F. Escardó, Ministro de Fomento, ingresaron a la sala).

El señor CHAPARRO.—Señor Presidente: A fin de que continúe discutiéndose el nuevo proyecto presentado por la Comisión de Obras Públicas retiro mi pedido de aplazamiento; pero con la condición de que si no

llega a votarse hoy se publique ese documento, a fin de que se llene el objeto que me proponía.

El señor PRESIDENTE.—Perfektamente. Presentes los señores Ministros de Hacienda y de Fomento, continúa la discusión del proyecto sobre ferrocarriles.

El Señor ESCALANTE.—Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE.—El señor Escalante puede hacer uso de la palabra.

El señor ESCALANTE.— Señor Presidente: En una reunión celebrada el día de ayer en la presidencia de la Cámara de Diputados, con la concurrencia de los señores Ministros de Hacienda y de Fomento, se contempló, con la detención debida, este proyecto que en forma de nuevo dictamen ha presentado la Comisión de Obras Públicas, en sustitución del proyecto del Senado sobre ferrocarriles. En esa reunión los señores Ministros hicieron ver que aún cuando el Gobierno tiene el propósito inquebrantable de dedicar todas las energías nacionales a la prosecución de las líneas férreas que deben constituirse, por lo pronto sólo se dispone como partida firme, aplicable inmediatamente a la construcción y estudio de esas líneas, de la suma de doscientas veinte mil libras; pero se insinuó, al mismo tiempo, la posibilidad de que los impuestos que se van a crear y el estudio del presupuesto en proyecto podrían dar margen a otras rentas, las cuales de preferencia se aplicarían también a la construcción de ferrocarriles hasta completar la suma de cinco millones de soles fijada y sancionada por el Senado.

El señor Fuchs, que estuvo presente en esa reunión, declaró que comprendiendo esta fórmula que había acogido la Comisión respectiva, su iniciativa para modificar el asunto venido en revisión del Senado, se afianzaba a ella, la aplaudía y la favorecía con su voto.

Ha quedado, pues, sustancialmente definida la cuestión con esta fórmula, porque en ella se contempla la necesidad de atender a la construcción de los ferrocarriles de carácter nacional y se determina la conveniencia y utilidad de estudiar el ferrocarril de Sayán a Oyón como el principal ferrocarril carbonero. Por otra parte el señor Ministro de Fomento, ha declarado, después de una indicación que hizo el señor Peña Murrieta, que respecto del ferrocarril carbonero de Jatunhuasi el Gobierno tiene el propósito de someter al Congreso ese asunto, por cuerda separada como decía el señor Peña Murrieta, enviando el proyecto respectivo para su cons-

trucción en forma distinta y desglosada de esta ley general.

Se han contemplado, pues, todas las necesidades nacionales en este orden, y este proyecto sustitutorio que se ha presentado hoy viene a condensar las diversas opiniones vertidas en la Cámara y viene también a comprender, dentro de sus lineamientos generales, todas las iniciativas del Senado; con la única ventajosa diferencia de que las estudia en forma práctica, dentro de la realidad de nuestro presupuesto y de las intenciones del Gobierno, y considerando la prelación que debe darse a los estudios y a la construcción de unos ferrocarriles sobre otros, atendiendo a las necesidades de los distintos lugares de la república. De manera, señor Presidente, que esta nueva fórmula de la Comisión Dictaminadora, como se ha demostrado, ha estudiado este asunto en forma que hace viable y posible la construcción de los ferrocarriles.

Creo, señor Presidente, que no queda a la Cámara sino votar, con la conciencia de que este Congreso Extraordinario le hará al país el mayor beneficio al convertir en ley una serie de iniciativas tendientes a dotar de líneas férreas a todo el territorio nacional. Por estas razones yo me pronuncio en favor del proyecto y me sentiré muy honrado de dar mi voto por su aprobación. (Aplausos).

El señor PENA MURRIETA.—Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE.—El señor Peña Murrieta puede hacer uso de la palabra.

El señor PENA MURRIETA.— Señor Presidente: Ya he expuesto hace un momento las razones que tuvo la Comisión de Obras Públicas para cristalizar sus ideas en el proyecto que a manera de dictamen ha presentado en Mesa, sustituyendo la iniciativa venida en revisión. Réstame, ahora, ratificar las palabras del Ministro de Fomento en relación a la vía que se proyecta a Jatunhuasi.

Tratándose, en efecto, de la construcción del ferrocarril de Huancayo a Jatunhuasi, yo recuerdo que en la sesión que tuvimos con el señor Ministro de Fomento, él nos manifestó en forma perentoria que esa línea estaba ya estudiada, y, además, que se hacían gestiones para celebrar un contrato con una empresa particular; razón por la que el representante de Huancayo no insistió en que se colocara partida determinada como se ha hecho para las demás líneas de ferrocarriles. Si el señor Ministro de Fomento dentro de un instante, que seguramente va a hacer uso de la palabra, nos dijera con franqueza que esos estudios han sido virtuales y nos dijera también que las gestiones aludidas acaso no tienen aspecto de

convertirse en realidad, entonces yo, desde ahora, me inclinaré en este sentido: a que se incluya dentro del artículo pertinente una cantidad destinada a tal construcción como la que se aplica a la de Sayán a Oyón.

De suerte que no hay sino este dilema: o el señor Ministro declara que el contrato está ya terminado o está para suscribirse, en cuyo caso yo no tendría nada qué decir; o que no es así, en cuyo caso solicitaría la inclusión, repito, de esa partida dentro del artículo respectivo.

El señor MINISTRO DE FOMENTO. — Yo no puedo decir que existe un contrato firmado para la construcción del ferrocarril de Jatunhuasi. Como he tenido ocasión de manifestarlo al empezar este debate, el Gobierno ha recibido una oferta del Banco Italiano para llevar adelante un empréstito, hasta por tres millones de soles, para la construcción de esa línea; pero ese contrato no se ha formalizado; y ya he dicho que si ese contrato se efectuaba, el Gobierno lo sometería al Congreso para su sanción. Existen estudios completos de la cuenca carbonífera de Jatunhuasi, pero no están terminados los del ferrocarril, y actualmente se prepara una comisión para estudiar el trazo definitivo. Eso es todo lo que tengo que decir.

El señor PENA MURRIETA. — Entonces, señor Presidente, hay que suponer que nada definitivo existe y, por consiguiente, siendo todo problemático, la Comisión de Obras Públicas no tendrá inconveniente para que se fije una partida modesta para la construcción ferroviaria indicada. Así se salvará toda dificultad, se hará menos pesado e indigesto este largo debate y, luego, quedando en igualdad de condiciones las cuencas carboníferas de Jatunhuasi y Oyón, desaparecerá la especie de competencia suscitada entre dos zonas hermanas y de gran importancia nacional.

El señor BALTA. — Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE. — El señor Balta puede hacer uso de la palabra.

El señor BALTA. — De las últimas palabras del señor Peña Murrieta, se desprende que después de retirar al primer dictamen y sustituirlo con el que está en Mesa, y que entiendo no está en debate porque lo que tiene que discutirse es el proyecto del Senado; después de haber retirado el primer dictamen, y haberlo sustituido con el que está en Mesa, este dictamen mismo en Mesa lo desautoriza el Presidente de la Comisión de Obras Públicas, lo sustituye, o, por lo menos, lo adiciona.

El señor PENA MURRIETA (interrumpiendo). — Pido la palabra.

El señor BALTA (continuando). — Por eso, señor Presidente, yo suplico

1. E. a

a la Mesa y a la Cámara que no votemos todavía el proyecto del Senado; y que, a pesar de que las prácticas parlamentarias exigirían que se produjera la votación respecto del proyecto en revisión para entrar en seguida en el debate del dictamen de la Comisión de Obras Públicas, a pesar de eso no votemos el proyecto del Senado, sino que entremos a discutir la iniciativa de la Comisión de Obras Públicas.

Tal vez ha variado la opinión de la mayoría de la Cámara, pero para que pueda definitivamente producirse el voto absolutamente consciente de los señores representantes, es indispensable apreciar los méritos de uno y otro proyecto. Ya los méritos o deméritos del proyecto del Senado, se apreciaron en la larga discusión que tuvimos en la legislatura ordinaria. Pues vamos a tener otro larguísimo debate, probablemente, para poder apreciar los méritos o deméritos del último proyecto, con la adición que acaba de hacer el señor Presidente de la Comisión de Obras Públicas. Así es que, aunque yo estimo que el proyecto del Senado está terminado, yo rogaría a la Cámara que no procediéramos a la votación, sin que anteriormente se discuta el proyecto de la Comisión de Obras Públicas para hacer la comparación entre ambos proyectos y poder pronunciarlos definitivamente sobre uno o sobre otro. Por eso es que pido que antes se discuta el dictamen de la Comisión de Obras Públicas, ya que ni siquiera se permite la publicación pedida por el señor Chaparro, con justísima razón, y tal vez pedida impetore por muchos Representantes que no conocen ese dictamen.

El señor PRESIDENTE. — Conforme al Reglamento, voy a someter a la Cámara el pedido del señor Balta, quien propone que no se vote aún el proyecto venido en revisión del Senado.

El señor BALTA. — Yo lo que pido es que todavía no se consulte a la Cámara, si da por terminado el debate del proyecto venido en revisión, con el objeto de poder englobar la discusión de dicho proyecto con el presentado por la Comisión de Obras Públicas, discutiéndolo simultánea y conjuntamente.

El señor PRESIDENTE. — Es lo que he sometido a la consideración de la Cámara.

El señor BALTA. — Está bien; perdone el señor Presidente.

El señor PENA MURRIETA. — Yo me permito asegurar a la Cámara que lo que la Comisión de Obras Públicas sostiene no es un renuncio, tratándose del dictamen que emitió hace días y del último que se ha puesto en Mesa. La Comisión, teniendo en cuenta las ideas vertidas dentro de la Cá-

mara y la necesidad de solucionar este asunto técnica y patrióticamente, ha hecho todo lo posible por conciliar con sus amigos y compañeros. De allí la sustitución planteada que, como lo han dicho ya el señor Fuchs y los demás señores que han hecho uso de la palabra, satisface todos los anhelos.

Ahora bien, si yo he hecho algunas observaciones en cuanto a la falta de partida destinada a la construcción del ferrocarril de Huancayo a Jatunhuasi, no es que signifique esto una contradicción; no; significa, en todo caso, salvar omisiones, que las exteriorizo en la forma de una adición, dada la escasa seguridad que existe, a juzgar por las frases vertidas ahora por el Ministro de Fomento, para la celebración de un contrato, que lleve, con capitales nacionales, a término, la vía ferroviaria del yacimiento carbonífero de Jatunhuasi.

El señor ASANOS. — El dictamen anterior no puede retirarse, porque la sustitución está firmada por todos los miembros de la Comisión.

El señor PESA MURRIETA. — Lo que no se puede retirar es el proyecto venido en revisión del Senado; pero la Comisión de Obras Públicas, como cualquiera otra de las Comisiones de la Cámara, tiene el derecho no sólo de retirar sus dictámenes, sino de sustituirlos y hasta quemarlos también.

El señor PRESIDENTE. — La única firma que falta es la del señor Arguedas, que está ausente.

El señor RIBEYRO. — Me parece que sería conveniente discutir el proyecto en revisión conjuntamente con los diferentes proyectos, sustituciones y adiciones presentadas, para que la Cámara pueda formarse concepto cabal de la moción de aplazamiento presentada por el señor Balta.

El señor BALTA (Interrumpiendo). — Yo no he presentado ninguna moción de aplazamiento.

El señor RIBEYRO. — Sí, pero dijo...

El señor BALTA (Interrumpiendo). — He dicho lo mismo que el señor Ribeyro, que se discutan conjuntamente.

El señor RIBEYRO. — Dijo que no se discutiera y después...

El señor BALTA (Interrumpiendo). — Que no se consultara a la Cámara si se daba por discutido el proyecto del Senado.

El señor RIBEYRO. — El señor Chaparro hizo una indicación para que se publicara el nuevo proyecto presentado por la Comisión de Obras Públicas, indicación que después retiró; por consiguiente, yo no veo inconveniente para proseguir la discusión de ferrocarriles y si es posible se produzca de una vez el voto de la Cámara.

El señor PRESIDENTE. — Continúa la discusión del dictamen de la

Comisión de Obras Públicas; la Mesa no somete a la Cámara si da o no por discutida la revisión del Senado.

El señor BALTA. — Exactamente es lo que he pedido.

El señor PEROCHENA. — Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE. — El señor Perochena puede hacer uso de la palabra.

El señor PEROCHENA. — Señor Presidente: He pedido la palabra simplemente para manifestar que coincido en opiniones con la Comisión de Obras Públicas, y que creo lo más práctico votar las conclusiones de su dictamen, que tienden a hacer realizable el anhelo patriótico de extender nuestras vías férreas; pero quiero desvanecer, al mismo tiempo, el empeño de algunos señores representantes para hacernos creer que este proyecto de la Comisión va a producir los mismos resultados que el venido en revisión. Nosotros, señor, votaremos por el dictamen presentado por la Comisión de Obras Públicas, porque con él será más rápida la obra de los ferrocarriles; aunque el proyecto que se nos ha leído reduce la partida consignada por el Senado a Lp. 220,000 y nada más, porque aquello que se dice que de los superávits del presupuesto del presente año podrá consignarse Lp. 280,000 me parece que es una ilusión.

El señor ULLOA. — Yo agradecería al señor Presidente, me dijera si no es muy extenso el dictamen de la Comisión de Obras Públicas.

El señor PRESIDENTE. — No es extenso, señor Ulloa.

El señor ULLOA. — Entonces, agradecería al señor Secretario que tuviera la bondad de volver a leerlo; porque estoy completamente a oscuras sobre el asunto; pues acabo de entrar a la sala.

El señor SECRETARIO leyó el dictamen.

El señor ULLOA. — Señor Presidente: A la verdad que no acierto a explicarme todavía, no obstante lo mucho que debatimos este asunto, qué razones han determinado a los señores que formulan ese nuevo dictamen, para establecer tal orden de preferencias para ciertos ferrocarriles, algunos de los cuales, como el de Ninacaca, aparecen aquí por primera vez en el terreno del debate y otros, que parecían definitivamente eliminados o que se habían considerado antes como secundarios, resultan ahora indispensables. No me explico, repito, las razones que determinan esa urgencia. Yo, por mi parte, individualmente, tengo, naturalmente, el concepto de que los ferrocarriles no pueden decretarse ni llevarse a cabo sin una cuidadosa selección de parte del Cuerpo Legislativo, tendiente a establecer la prio-

ridad a que acabo de referirme y la oportunidad de su construcción en relación con las circunstancias de diversa naturaleza que determinan su necesidad o su conveniencia en el orden económico. Y como a nada de esto se refiere el dictamen, la verdad es que me siento muy desorientado; no sé cómo podría votar en este asunto, estableciendo que eso que propone la Comisión es realmente la expresión del concepto legislativo en orden a los ferrocarriles.

El señor PEÑA MURRIETA. — Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE.— El señor Peña Murrieta, puede hacer uso de la palabra.

El señor PEÑA MURRIETA. — Lamento, señor Presidente, la ausencia del señor diputado por Yauyos, en momentos que yo hacía a la Cámara una explicación respecto a los móviles que tuvo en mira la Comisión de Obras Públicas, para haber sustituido su primer dictamen; pero ha de ser grato para mí expresar en resumen al señor Ulloa la causa de dicha modificación.

Dada la diversidad de opiniones y pareceres vertidos en el debate sobre esta importante cuestión y, luego, dadas las múltiples apreciaciones de todos y cada uno de los representantes para llegar a un acuerdo contemporizador que salve las dificultades presentadas; a iniciativa de la Mesa y en compañía de los Ministros de Fomento y Hacienda, tuvo lugar en la mañana de ayer una reunión amistosa de diputados, por cuyas circunscripciones deben trazarse las líneas ferroviarias.

Contempladas las diferentes ideas desde el punto de vista elevado y patriótico, y en atención a la disponibilidad de las rentas fiscales que por el momento pueden emplearse, se llegó a las conclusiones localizadas en el proyecto que conoció la Cámara hace un instante, y conoce ahora el señor Ulloa.

En orden a las preferencias de las vías ferreas, tratándose de las de Huancayo a Ayacucho, de Chinbote a Recuay y de Chiléte a Cajamarca, todos están de acuerdo en llevarlas a efecto en primer lugar porque responden a las aspiraciones generales.

En orden a los tramos innovados, el de Ninacaca al Pachitea se ha estimado indispensable por la Comisión, habiéndola apoyado, con entusiasmo que espero no se disuelva fugazmente, el Ministro de Fomento. Sobre el particular abrigo por mi parte singular simpatía en virtud de razones que despiertan en mi espíritu convicción invariable que expondré oportunamente.

El MINISTRO DE FOMENTO, (interrumpiendo).— Pido la palabra.

El señor PEÑA MURRIETA. (Continuando).— Tratándose del ferrocarril de Ayacucho al Cuzco, la Cámara lo consideró de urgencia, causa por la que se le ha asignado partida para su estudio; como se ha hecho con el de Urcos a un punto navegable del Madre de Dios; estando por lo demás, de acuerdo con el sentir de la representación expresada en los debates anteriores, convenido en señalar, dentro del renglón de Lp. 20,000 que anota el art. 20. del proyecto, la partida pertinente para el estudio del ferrocarril de Puno al Desaguadero.

Por lo que se refiere a los artículos 40. y 50. son en sustancia los mismos que conoció el diputado por Yauyos en el proyecto venido en revisión y sobre los que, si mal no recuerdo, le oí palabras de asentimiento; y el anterior a éstos, el tercero, repito, tiene el significado de que con el superávit que hubiera después de discutirse el Presupuesto para 1918, podrá fomentarse con intensidad las construcciones determinadas en la primera disposición del proyecto.

Respecto a la oportunidad para la instalación de las vías ferreas a que alude el diputado señor Ulloa, a mí me parece que se sobreentiende que las obras comenzaran a ejecutarse conforme al orden correlativo expuesto en la iniciativa, sea que el Gobierno las emprenda, sea que un organismo especial, como lo insinuaban el señor Farfán y el señor Solaz, dirija el desenvolvimiento de un plan acertado.

Finalmente, debo decir al diputado por Yauyos que los miembros de la Comisión hemos de deplorar no apoye acaso la nueva fórmula. Conocemos sus ideas contrarias sobre el proyecto primitivo; pero creemos esas ideas opuestas únicamente antes que por el concepto de la cosa en sí misma, por la política ferroviaria que el señor Ulloa estima no se lleva a cabo atinadamente en las esferas oficiales.

El señor MINISTRO DE FOMENTO.— En esa sección de 20,000 libras, están comprendidos varios estudios, muchos de los cuales están solamente comenzados.

En cuanto al ferrocarril de Ninacaca al Pachitea, es el mismo de que ha hablado en esta Cámara el señor Sotil. Es el que debía partir de Carhuamayo al Pachitea que hoy arranca de Ninacaca, lugar vecino a Carhuamayo y que, en mi concepto, es el gran ferrocarril de Iquitos, porque con 230 kilómetros partiendo del kilómetro 92 del ferrocarril de Oroya al Cerro de Pasco, lie-

gamos al Maíro con una gradiente máxima de 3 por ciento. Se ha puesto Ninacaca, porque en su informe el ingeniero Hartmann ha creído conveniente arrancar del kilómetro 92 en lugar de arrancar de Carhuamay. Como esos estudios se han contratado por 90 kilómetros y habría que completar hasta 230, faltan 140 kilómetros por estudiar.

Con el ferrocarril de Paíta al Marañón pasa lo mismo. Se estudió por la zona más larga. El mismo ingeniero que dirigió esos trabajos declara que por otra zona se podría hacer con un kilometraje más reducido. Habría, pues, que ir por ese sitio para comprobar esto. En cuanto a estos estudios, se harán simultáneamente como se pide. No hay deseo de verificar unos primero que otros. A medida que se vayan consiguiendo ingenieros iremos despachando comisiones.

El orden es de numeración, no de prelación, es decir, que no se sigue el sistema de que se termine un estudio para que comience otro.

El señor ULLOA— Ignoraba, señor Presidente, la reunión realizada en la sala de la Comisión de Obras Públicas, para cambiar ideas sobre el proyecto que se discute, reunión de la que se ha hecho mérito por algunos señores representantes. No he tenido noticia alguna directa de ella, ni tampoco indirecta, porque entiendo que no ha sido conocida por ninguno de los señores que forman el grupo independiente de esta Cámara.

El señor PEREZ (interrumpiendo).— Todos somos independientes!

El señor ULLOA— No hablo de la independencia personal, señor diputado. No me refiero a eso. Me he limitado a señalar al grupo independiente con el nombre que se le da.

El señor PRESIDENTE— Debo manifestar al señor Ulloa que la reunión fué sólo para armonizar ideas y a ella fueron invitados los señores miembros de la Comisión de Obras Públicas, los diputados de los departamentos directamente interesados en la construcción de unos u otros ferrocarriles y el señor Fuchs, autor de la modificación del proyecto en revisión.

El señor ULLOA— No ha sido mi propósito, señor Presidente, al expresar lo que acabo de decir, exponer una censura al procedimiento. Me he limitado simplemente a constatar el hecho, para expresar por qué razón no he podido, por mi parte, estar en antecedentes del espíritu del dictamen de la Comisión de Obras Públicas y de las conclusiones a que ha llegado; porque a haber aceptado el dictamen, a haber par-

ticipado de las opiniones vertidas en aquella reunión, o a haber conocido siquiera directamente su espíritu, no habría tenido el derecho de hacer la interpelación que hice hace poco rato.

Ahora bien; debo declarar, con absoluta franqueza, que yo disiento completamente de todas estas iniciativas que se han presentado en orden a ferrocarriles; disiento, en primer lugar, en cuanto al concepto mismo de la cosa, y disiento, después, en cuanto a las fórmulas que se han adoptado en los respectivos proyectos o dictámenes. Creo que tratando de ferrocarriles y de las fórmulas a que me refiero, quizás lo mejor habría sido no tocar las cosas, dejarlas tales como están, y que siga el Gobierno construyendo esos ferrocarriles como le parezca. Porque, en buena cuenta, las últimas conclusiones presentadas, que contradicen el proyecto venido en revisión del Senado, no son sino la reafirmación de las actitudes y de las resoluciones adoptadas por el Gobierno, en esta materia. De manera que, si por un lado el hecho es así, y si por otro las Cámaras o las mayorías de las Cámaras que reafirman la política del Ejecutivo, tienen confianza en su criterio y en sus resoluciones, mejor habría sido, como digo, dejar las cosas como están y que siga el Gobierno con el sistema que actualmente tiene en práctica, de legislar por sí mismo, en orden a ferrocarriles, sin preocuparse de la opinión del Congreso al respecto.

Y digo esto porque los señores diputados habrán visto en los diarios de los últimos días o de las últimas semanas, más de una resolución del Gobierno, mandando abrir créditos para construcción de tales o cuales ferrocarriles; y mandándolos abrir no con cargo a partidas votadas en el Presupuesto—que al fin esto sería relativamente lógico— sino sin referencia a ninguna partida; o mejor dicho, con cargo a rentas generales, o a cuentas especiales, abiertas por él mismo, y abiertas al frente del Congreso, en sesiones ordinarias o extraordinarias. Tal vez si siguiendo este nuevo sistema, absolutamente nuevo en la vida política y parlamentaria del Perú, se lograra el anhelo de los que abominan de estos largos debates legislativos, desde que no será ya necesario consultar al Congreso sobre cosas que éste ha creído hasta hoy ser de su atribución privativa.

Y, en verdad, señores diputados: ¿para qué damos aquí leyes sobre ferrocarriles? ¿Con qué objeto práctico? ¿Es para sancionar formalmente el programa que en este orden de cosas se ha trazado el Eje-

entivo? Habría entonces que convenir en que la función del Congreso resulta en rigor verdaderamente triste, contemplada desde semejante punto de vista. ¿Es para evitar que se sobrepase el programa de los presuntos gastos que en esta materia se propone realizar el Ejecutivo el año próximo? No existiría el derecho de suponer que la acción del Congreso resultaría en ese caso bastante eficaz, puesto que habiéndose dictado, por el mismo Congreso, como primer acto de sus sesiones ordinarias, el restablecimiento de la situación fiscal al régimen del Presupuesto, por una ley especial y perentoria, a fin de corregir la irregularidad en que se estaba desde el 1.º de año; se sigue viviendo fuera del Presupuesto y de la ley, lo que da el derecho de presumir que volverá a desestimarse o tergiversarse lo que la ley y el Presupuesto determinan en esta materia, si al criterio del Gobierno le parece bien proceder en distinto sentido, cuando esté en ejercicio el Presupuesto de 1918.

Pero mi opinión adversa a los proyectos en debate no estriba únicamente en estas consideraciones, que son circunstanciales; estriba en el fondo mismo de las cosas, en el concepto que tengo y que ya apunté en otra oportunidad, sobre los deberes y las necesidades del Estado en orden a ferrocarriles, en relación con el desenvolvimiento de la economía general del país. Yo sigo pensando que no se puede tener exclusivamente una política ferrocarrilera, sin tener al lado de ella una política económica general, una política de desenvolvimiento efectivo de todas las energías económicas de la Nación, en la que los ferrocarriles, o el régimen de los ferrocarriles, o la política de los ferrocarriles venga a ser una parte, venga a ser uno de los medios, pero no todos, de resolver los grandes problemas económicos de la Nación. Yo pienso, como todos, que los ferrocarriles deben hacerse, y que son un gran elemento de cultura y desarrollo económico, siempre, naturalmente, que estén juiciosamente orientados, que se ejecuten en la oportunidad, en la forma y en la proporción consiguientes al desarrollo de determinados elementos económicos de la Nación, y que vayan a arrancar fácil y prontamente la producción nacional, para distribuirla en los lugares de consumo del país o del extranjero. Y como no podría suceder esto sin que se tuvieran los recursos proporcionados al plan que al respecto tuvieran los poderes públicos del país, me parece que la primera regla de criterio en este orden de cosas está fijada por la proporcionalidad de los recursos de la Nación o mejor dicho por

la masa de recursos que los poderes públicos puedan agrupar para desenvolver la política económica en general y la política ferrocarrilera en especial. Los hechos realizados desde 1904 hasta hoy están demostrando que éste es efectivamente el criterio único que pudo tener la Nación en materia de ferrocarriles, porque en 1904, como ahora, se dió una ley general de ferrocarriles, calcada en los mismos moldes en que se ha proyectado la que discutimos; ley de ferrocarriles que resultó prácticamente ineficaz, que no ha permitido a la Nación realizar ninguno de los ferrocarriles allí proyectados, al menos con los recursos que la misma ley señalaba y ley de ferrocarriles, que ha venido a desprestigiar, podemos decirlo así, la acción de los poderes públicos en esta materia y a introducir la legítima desconfianza que hoy existe respecto de la aplicación de medidas de esta naturaleza.

Me parece que fue el señor Ministro de Hacienda, —no estoy absolutamente seguro; pero creo que fue él— quien, en uno de sus primeros discursos, hizo el recuento de las sumas que se había votado en los Presupuestos de la República desde 1905 hasta hoy, con destino a ferrocarriles, y el recuento también de las cantidades gastadas con cargo a esa partida en los mismos Presupuestos. De aquellos recuentos surge diáfano este hecho: que el Estado ha votado, durante 12 años, en los sucesivos presupuestos fiscales, más de millón y medio de libras esterlinas con destino a los ferrocarriles y que de ese millón y medio se ha gastado alrededor de seiscientas mil libras con cargo a la partida o partidas presupuestales respectivas; pero en cosas que eran todo, menos construcciones ferroviarias; porque no se puede estimar como tales el pequeño ferrocarril de Tumbes a Puerto Pizarro, ni los tramos de los ferrocarriles de la Oroya a Huancayo y de Sicuani al Cuzco, que, como lo demostró muy bien un señor diputado, en aquella oportunidad fueron pagados con absoluta independencia de aquel millón y medio de libras votado en los presupuestos.

La experiencia, pues, de lo que aconteció con la ley de 1904 determinaba en el Poder Legislativo la necesidad de adoptar otro criterio y otros rumbos cuando se tratase de construir ferrocarriles; rumbos que no pueden ser naturalmente los que contienen esas proposiciones hoy en debate que, como dije hace un momento, están calcadas absolutamente sobre la ley de 1904. Repetiremos hoy la ley, volveremos a determinar una cantidad de ferrocarriles por hacer y otra cantidad de ferrocarriles por estudiar, fijaremos nuevamente, —por-

que ya estaba fijada por aquella ley de 1904,— la partida o la renta de tabacos para atender a la ejecución de esos ferrocarriles; pero ¿quién nos garantiza, señores diputados, que los mismos gobernantes que hoy ejercen la magistratura suprema, el Poder Ejecutivo del Perú, y que fueron también los que lo ejercieron en 1904, obrarán hoy en relación con los ferrocarriles de distinta manera de la que obraron después de aquella fecha?

Por ser esto así, como lo estoy expresando; por surgir tan lógica y tan naturalmente estos recuerdos y estas dudas en el espíritu de todos, apareció aquí, en la Cámara, desde los primeros momentos de la discusión del asunto, la idea que no ha prevalecido, por desgracia, y que no se ha vuelto a recoger por ningún diputado, de independizar el fondo de los ferrocarriles, así como la idea de sujetar ese fondo a un control distinto del control del Ejecutivo, de manera que no corramos el riesgo corrido anteriormente, de que la nueva ley de ferrocarriles no siguiera los mismos albuves que corrió la de 1904. Pero, como la idea quedó solamente flotando en el ambiente, a pesar de que los señores que han firmado el dictamen leído hace un momento creen haber recogido todas las iniciativas y haberlas condensado en sus conclusiones, el asunto resulta desestimado también en esta faz.

Se ha hecho mucho hincapié, con acopio de observaciones y apreciaciones, señor Presidente, en las dificultades económicas del Perú para hacer un gran plan ferroviario y para arrancar del Presupuesto una cantidad más o menos gruesa destinada a ferrocarriles.

El señor Ministro de Fomento, por su parte, y a mi juicio con mejor sentido que el que revelan estas observaciones, ha encontrado que las dificultades con que tropieza aquel plan están más que en la falta de recursos, en la imposibilidad material, derivada de diversas circunstancias económicas del país y del universo, de realizar prácticamente los trabajos en la proporción que correspondería a una gruesa suma de millones destinados a este objeto. Yo considero que este raciocinio del señor Ministro, apoyado por el diputado por Castrovirreina, señor Solar, es realmente apreciable y que el Poder Ejecutivo que tiene en sus manos los detalles de ejecución en las obras públicas, junto con las informaciones que este género de empresas demanda; que tiene o que hace practicar en una y otra región del país, los estudios necesarios para orientar su criterio en orden a ferrocarriles, está más capacitado que nosotros para emitir un juicio definitivo sobre los esfuerzos que se pueden

realizar en materia de ferrocarriles y sobre los recursos proporcionados a esos esfuerzos que se deben arrancar del Presupuesto. Así, yo no discutiré al Poder Ejecutivo o a los que piensan como él si efectivamente en un porvenir inmediato como el de 1918 se encontrará el país con que no hay necesidad de sobrepasar la cifra de 220,000 libras que, a su juicio, es la necesaria para llevar a cabo las únicas empresas ferroviarias posibles dentro del referido año de 1918. Pero en lo que no estaré de acuerdo ni con la mayoría ni con el Ejecutivo ni con los que piensan como ellos, es en establecer a priori, de un lado que los ferrocarriles deben seguirse realizando en la forma que se ha insinuado, es decir, hasta donde alcance la partida del tabaco o el mayor ingreso de las rentas públicas durante el año venidero; y, de otro, que no hay otros medios de proveer al Estado de los recursos, ya sean de nuevas rentas, de empréstitos, o de cualesquiera otras fuentes, que precisa tener a su alcance para obras que en cierto modo reclaman capitales y recursos indefinidos.

Yo pienso que si los señores que se han dedicado con tanto interés a este asunto de los ferrocarriles hubieran meditado un poco más, habrían convenido en que efectivamente tenía razón el señor diputado por Castrovirreina cuando establecía que el punto de partida de toda política ferroviaria y de toda ley ferroviaria debía ser el establecimiento de un cuerpo directivo o consultivo cualquiera que sea su volumen, que presida el desenvolvimiento de los ferrocarriles; y el establecimiento también, en segundo término, de un fondo progresivo destinado a la realización de las obras. Si los señores que han estudiado, como digo, estos asuntos, se hubieran detenido a meditar un poco, habrían visto que es menos difícil de lo que parece formar un fondo de la naturaleza del que acabo de indicar, y se habrían dado cuenta también de que era mucho más conveniente iniciar esta ley en la forma indicada de una organización general, detallando la manera cómo debe ser manejado en adelante el negocio de los ferrocarriles, y cómo debe irse desenvolviendo el esfuerzo de ese cuerpo u organismo especial, hasta satisfacer todas las necesidades que en esta materia alcanza hoy a divisar el Perú.

Yo creo, pues, que si se da una ley de ferrocarriles, ella debe estar formulada de esta manera: en primer término la constitución del fondo de ferrocarriles, fondo que se puede formar con nuevas contribuciones, con la duplicación o reagravación de las existentes, con el estanco del tabaco y con otros recursos de diversa na-

turalidad: que esa ley de ferrocarriles debe crear en seguida el organismo de administración y de dirección llamada a impulsarlos y que sólo después de hacer eso, debe determinar los ferrocarriles que, a juicio del Congreso, deben construirse para el desenvolvimiento económico de la Nación, dejando las preferencias de los trabajos para que las establezcan aquel cuerpo técnico especial y el Poder Ejecutivo en su caso, una vez terminados y conocidos los estudios que se manden practicar en las diversas zonas del territorio de la República. Esto, naturalmente, sin perjuicio de que aquellos dos o tres ferrocarriles que están actualmente en trabajo y que no habría inconveniente en paralizar, siguieran construyéndose, siguieran progresando en la medida de las posibilidades de que nos hablara el señor Ministro de Fomento.

Así entendería yo una ley de ferrocarriles, desvinculada del Ejecutivo en lo que atañe a los recursos o sus fondos de construcción; desvinculada en su administración económica; desvinculada en las preferencias y en la ordenación, digamos así, de los ferrocarriles, de todo concepto político, general y particular del Poder Ejecutivo; pero no la concibo absolutamente tal como la presenta el dictamen de la Comisión de Obras Públicas y el proyecto venido en revisión. Me parece que, aprobando esos proyectos, no vamos a hacer sino reproducir lo que se hizo en 1904, para llegar a los mismos resultados, avanzando lenta y mezquinamente, construyendo hoy unos pocos kilómetros y mañana otros pocos y paralizando después las obras como consecuencia natural del régimen fiscal en que vivimos. Porque no hay que hacerse ilusiones, señores diputados: las administraciones públicas nuestras son más o menos honorables, ofrecen más o menos confianza a las mayorías de las Cámaras, pero son invariablemente las mismas; siguen practicando los presupuestos en la misma forma; siguen gastando inmensas cantidades de dinero sin espíritu económico; siguen privando a las obras fundamentales que el país necesita realizar, de los recursos y de las rentas suministradas y atribuidas por el Presupuesto a esas obras, para aplicarlas a cosas que no son fundamentales. Mientras esa régimen subsista, todas estas leyes de ferrocarriles volverán a quedarse escritas o las obras marcharán tan lentamente como el ferrocarril de Huancayo a Ayacucho, como el de Chimbote a Requay, y como marcha el ferrocarril a Cajamarca, con una lentitud tan extraordinaria, que casi se asemeja a la inercia.

Además, estas leyes o estos proyectos de leyes que discutimos son

defectuosos en sus detalles, porque omiten algunos muy importantes, algunos que la experiencia aconsejaba no olvidar, sobre todo en circunstancias de discutirse una nueva ley de ferrocarriles. Estos diversos proyectos omiten, por encima de todas las cosas, el establecer la responsabilidad efectiva de los funcionarios a quienes se encarga la construcción de los ferrocarriles y la administración de los fondos, lo que puede llevar a incurrir más o menos en el mismo defecto que padecieron las leyes anteriores; es decir, a que no se cumpla lo mandado y no se realicen o ejecuten los ferrocarriles. Entre nosotros, como se sabe, las leyes han perdido su virtualidad; no tienen más freno, no tienen más eficacia, diré, que la que les da la honorabilidad o la voluntad de los hombres de Gobierno. Cosa absolutamente trágica, naturalmente; y por esa razón entre nosotros cada ley debe tener como condición esencial la sanción o la represión correlativa, porque de otro modo resulta ilusoria.

Los señores diputados que discutieron con tanta extensión el proyecto venido en revisión del Senado hicieron mucho hincapié en la idea de incorporar dentro del programa de los ferrocarriles, los ferrocarriles carboneros; y hace pocos momentos que aquí tanto el diputado por Huancayo señor Peña Murrieta, como el señor Ministro de Fomento, aludieron a esos mismos ferrocarriles, aunque en diversa forma. Pues bien, yo pregunto esto: ¿por qué el Estado debe preocuparse de estos ferrocarriles carboneros, antes de preocuparse de la explotación de las zonas carboníferas? ¿Qué sentido tiene eso? El concepto vago de qué son regiones más o menos ricas donde se pueda desenvolver una gran producción carbonera, no me parece que es razón suficiente.

Los ferrocarriles carboneros o los ferrocarriles a las zonas carboníferas son ferrocarriles que, por su índole y por las necesidades o por las circunstancias técnicas, puedo decir así, de ellos, están absolutamente vinculados a la explotación de esas zonas. Si la explotación no está asegurada ampliamente por las mismas leyes o por otras precedentes, sino que está vagamente presumida o presunta en virtud de la esperanza de constituir sociedades o compañías que la organicen, ¿por qué el Estado debe adelantarse a construir un ferrocarril a cada una de esas zonas? Yo comprendo que el Estado construya esos ferrocarriles cuando se realiza aquel programa condensado en la palabra "nacionalizar", es decir, nacionalizar, en el sentido de hacer de la Nación y sólo de la Nación, la explotación de

los ferrocarriles? pero yo no concibo los ferrocarriles llevados a lugares donde todavía no hay producción de ninguna clase, pagados por el Estado, para que vayan únicamente a servir intereses absolutamente privados, nacionales o extranjeros, de los cuales el Estado no va a derivar absolutamente ningún provecho ni compensación. ¿Por qué no se vincula esas ferrocarriles a la explotación misma de las cuencas carboníferas? ¿Por qué se relega eso, que es lo esencial, lo principal, la explotación del carbón, se relega— digo— a segundo término y se quiere llevar a cabo primero la construcción de ferrocarriles especiales para esas zonas?

Yo no alcanzo a concebir la razón de esto. Me parece, como digo, que el orden debería ser el inverso, y, en todo caso, que el Estado al ocuparse de los ferrocarriles, debe ocuparse de la explotación, para asegurar el resultado. Y creo que es tanto más necesario proceder así, cuanto que, seguramente, si el Estado monopolizara las explotaciones de carbón si no en toda la República por lo menos en algunas zonas, seguramente la sociedad o sociedades que se formarían con tal fin, o la acción administrativa, por sí misma, podrían resolver simultáneamente también la construcción de los tramos ferroviarios, haciendo efectivamente benéficas las explotaciones.

El negocio del carbón se presenta indudablemente, hoy sobre todo, en condiciones de gran prosperidad y bajo los mejores auspicios posibles. Es casi seguro que en el Perú se podrá desenvolver a poco costo una gran industria carbonera. Pero ¿por qué se va a desperdiciar esta enorme riqueza pública dejándola en la situación en que se encuentra, entregada al interés o a la buena voluntad de los particulares, cuando el Estado puede derivar de esta gran masa de riqueza, como derivó antes del guano, o como deriva hoy de otras substancias, poder derivar, digo, provechosos ingentes, que den a la Nación los recursos que necesita para realizar obras de diversa naturaleza. Creo por eso que también esta consideración viene en apoyo del concepto de que al dictarse una ley de ferrocarriles es necesario separar las cosas y establecer los diversos órdenes de ferrocarriles de que la Nación tiene necesidad; establecer— repito— cuáles son aquellos que deben ser pagados o construidos por el Estado, directamente, con sus propios recursos, cuáles son aquellos que debe favorecer indirectamente, y cuáles son los que debe dejar entregados exclusivamente al esfuerzo o a la acción del capital privado.

Todas estas cosas son, a mi juicio,

las comprensivas de una ley de ferrocarriles, sobre todo después de haber estado discutiendo dos o tres semanas esta cuestión. Era necesario que surgiera un proyecto comprensivo de todas estas ideas: que organizara, podemos decir así, la fórmula de esa política ferroviaria, y que fuera la última y definitiva palabra sobre el particular, de modo que en adelante no quedara ya sino la ejecución del programa y que todas las aspiraciones regionales o nacionales que hay en materia de ferrocarriles, quedaran contempladas también definitivamente en el proyecto, en espera tan sólo de su hora o de su momento de ejecución dentro de las circunstancias o peculiaridades que la misma ley habría de señalar en relación con los recursos públicos y con los otros medios o facilidades que las construcciones ferroviarias reclaman. Y como nada de esto representan los proyectos que están en debate, como— volviendo a repetir lo que dije al principio— yo juzgo que una política simplemente ferroviaria, como única forma de desenvolvimiento económico, es una política trunca, no puedo apoyar con mi voto ninguno de los proyectos que están en discusión.

Cuando se puso al voto el otro día o mejor dicho, cuando llegó un momento en los últimos días de la legislatura ordinaria en que fue necesario determinarse sobre una u otra de las iniciativas en debate, yo declaré que votaría por el proyecto del Senado colocado en esa situación extrema: pero, vueltas las cosas a su término natural, sometido a este Congreso extraordinario nuevamente el asunto de los ferrocarriles, reabierto el debate sobre él, no podía dejar de expresar lo que acabo de decir: es decir que considero que cualquiera de esas fórmulas o proyectos de ley que aprobemos, no satisfará absolutamente las necesidades de la Nación; porque no será un proyecto comprensivo de una política económica general, ni de todo lo que reclama una política especial en materia de ferrocarriles.

Si se quiere hacer una obra sana en este orden de cosas, aún cuando ello cueste mayor demora y mayores esfuerzos, es necesario formular ese proyecto comprensivo de las ideas antes expuestas, y dejar así definitivamente resuelto el problema de los ferrocarriles desde el punto de vista legislativo; porque mientras no se dicte una ley de esa naturaleza, el asunto volverá a presentarse al debate de las Cámaras una y cien veces. Sólo dentro de las pautas generales que establezca una ley de esa clase, todos los requerimientos de las diversas circunscripciones del país, todas las iniciativas regionales podrán ser se-

hacechās a su turno, proporcional o progresivamente, según las circunstancias a que me refería hace pocos momentos; en tanto que si no se llena una ley de esa clase las iniciativas parlamentarias continuarán ejercitándose en una y otra oportunidad; continuarán las insinuaciones al Poder Ejecutivo para que nos presente nuevos proyectos; y nosotros tendremos que tomarlos nuevamente en consideración, determinando la creación de nuevos ingresos fiscales, de nuevas rentas destinadas a ferrocarriles, saltando inmediatamente al espíritu la idea de que vendrán nuevamente al debate las preferencias que hoy nos agobian y el examen de la conveniencia o inconveniencia de hacer ferrocarriles de penetración, de salida, carboneros o de cualquier otro sistema de los que se han preconizado últimamente.

El señor diputado por Pacasmayo, en su primera oración sobre los ferrocarriles, dijo aquí, entre algunas cosas con las que yo no estaba de acuerdo, una positiva verdad, dijo que, en materia de ferrocarriles, era necesario que el Perú tuviera dibujadas completamente, en todo el perímetro de la Nación, las líneas que van a serle necesarias en un porvenir más o menos lejano, y que sobre este perímetro deberían trazarse todas las paralelas o líneas férreas de diversa naturaleza que vinieran a satisfacer las necesidades del desarrollo económico de la Nación. Dijo más el señor diputado: dijo que era necesario también que dentro de esas paralelas se trazaran las líneas llamadas a solidarizar la unidad nacional, a solidarizar los departamentos con la capital, y a imprimir más vigor a la acción administrativa del Poder Público y a la defensa de la Nación en caso preciso. Yo soy absolutamente de la misma opinión; pienso que este es el concepto general que debe tener un Parlamento cuando se trata de obras de esta naturaleza; pienso que el mayor ideal que el mayor interés que en el orden público tiene el Perú, vinculado con los ferrocarriles, estriba en cruzar el territorio de Norte a Sur por una línea que saliendo de Lima vaya a Huacho, se prolongue a las serranías de Oyón y continúe hacia el Norte hasta hacerla coincidir con la línea de Chimbote a Recuay, para que, ascendiendo al Callejón de Huaylas, y partiendo de un punto cualquiera de la línea de Chimbote, vaya a encontrar, como decía muy bien el señor Ministro de Fomento, a la línea de Trujillo, y de la línea de Trujillo vaya a Cajamarca, y de Cajamarca a Piura. Entonces se habrá hecho el ferrocarril longitudinal, ese gran fe-

rocarril que necesitamos por todo orden de consideraciones.

En cuanto a la zona del Sur, es sensible que no podamos seguir este trazo que podríamos llamar costanero, una vez emprendida la prolongación del ferrocarril de Huancayo a Ayacucho, y teniendo el ferrocarril en el Cuzco. Indudablemente que el ferrocarril longitudinal tiene allí que pasar por el altiplano, por las serranías, por los departamentos interiores, y seguir por Huancavelica, Ayacucho, Apurímac y el Cuzco, hasta Puno. Entonces se habría completado la obra de la unidad nacional, obra indispensable desde el punto de vista político, militar y social; porque el Perú no será una verdadera Nación mientras no estén vinculados sus departamentos todos y cada uno de ellos con los demás, y todos y cada uno de ellos con la capital de la República. ¡Esta es la necesidad primordial en orden a los ferrocarriles! Cuando la realicemos vendrán, por su propio peso, por la fuerza natural de los hechos económicos, los ferrocarriles transversales, los ferrocarriles de penetración o los ferrocarriles de bajada; que se harán necesariamente por la proximidad de esas líneas a los centros de producción y de consumo.

Todo esto era necesario contemplarlo con un elevado criterio político; no contemplarlo con espíritu legalista ni con espíritu presupuestal, porque no son estos los criterios que el Parlamento debe tener, cuando se trata de problemas de tanta trascendencia.

Algunos señores diputados, coincidiendo en parte con estas ideas han abogado también por la construcción del ferrocarril de Paita al Marañón y por su inclusión dentro de aquel programa de ferrocarriles. A mi juicio la existencia carece de objeto y no tiene, del punto de vista legislativo, ninguna importancia; porque el ferrocarril de Paita al Marañón, por más resistencia que se le ofrezca, tiene que hacerse: es un ferrocarril altamente reproductivo, altamente económico y altamente útil; y, por consiguiente, caerá de su peso necesariamente, pese a quien pese. Hoy con tanta mayor razón cuanto que, como es público, hay ya insinuaciones para provocar, por decir lo menos, una negociación que lleve a construir este ferrocarril, teniendo por base la liberación del Estado de todo servicio de deuda de garantía por el valor de ese ferrocarril. Este es ya un gran avance. En el Perú no se ha oído jamás hablar de ferrocarriles bajo bases de esta naturaleza. Sin duda alguna que en compensación a eso habrá algunas exigencias; pero, en fin, cus-

quiera que ellas sean, serán secundarias. Para un país pobre como el nuestro, es un gran beneficio el hecho de libertarse de un servicio de cientos de miles por la construcción de un ferrocarril de esta clase. Constituye, por lo mismo, uno de los éxitos más notables a que se puede aspirar.

Voy a concluir, señor Presidente, la exposición de estas ideas, un poco inconexas, desordenadas si se quiere, porque no están provocadas sino circunstancialmente por las incidencias del debate, en el cual tenía la intención de no intervenir, volviendo a llamar la atención de los señores diputados sobre esta circunstancia:—creo que el camino que han adoptado está equivocado; que está errado; que con el mismo buen espíritu con que se reunieron ayer, a invitación de la Mesa de la Cámara, para coordinar las ideas emitidas en el debate, deberían volverse a reunir otra vez y estudiar una ley de ferrocarriles completa, general, que comprenda todas estas cosas, todas las observaciones expuestas, sin pretender sobreponer la voluntad o el criterio de un diputado o de una región al criterio de otro diputado, o de otra región representada por otro diputado, y mucho menos, por consiguiente, a las conveniencias y necesidades generales. Una ley de ferrocarriles así dictada, sería una pauta inflexible para lo futuro, y daría, junto con una ordenación adecuada de la acción del Ejecutivo en esta materia, un gran prestigio financiero y político a la República. Lo mismo han hecho casi todos los demás países del mundo y especialmente los países sudamericanos. Los ferrocarriles no se han construido en ellos caprichosamente; se han construido obedeciendo a un plan general; creando rentas especiales, las más considerables posibles, y estableciendo los diversos modos de aplicar esas rentas con el mayor beneficio posible para la Nación. Allí está Chile, el más próximo de todos, donde se han dedicado todos los recursos del salitre, se han hecho los más grandes sacrificios financieros, se han introducido las más grandes economías en el presupuesto, para llevar adelante sus ferrocarriles de unificación o de solidarización nacional. Hoy se sale de Pisagua en ferrocarril y se llega a Puerto Montt.

¿Por qué no podemos hacer lo mismo nosotros? Nosotros podemos establecer junto con la reserva de la renta del tabaco, un mayor impuesto sobre la propiedad raíz, sobre cierto género de industrias que van a ser beneficiadas por los mismos ferrocarriles; y segregar, además, un tanto por ciento del Presupuesto General, como se hace la instrucción pública,

y destinario infaliblemente al fondo de ferrocarriles; podemos decretar, también, si fuera necesario, un aumento de los derechos aduaneros; podemos coordinar, en fin, algo que produzca, no las 300 o 400 mil libras de que ahora se habla, sino una suma mucho más importante; porque — y perdónenme la osadía los señores diputados — yo creo que el porvenir del país no hay que mirarlo por este daseo del producto del impuesto al tabaco. El Estanco del Tabaco está calculado en 520,000 libras, en el nuevo Presupuesto; tiene que soportar la merma de cuarenta y tantas mil libras para el servicio del empréstito a la Junta de Vigilancia, y tiene que pagar 125,000 libras anuales a la Compañía Recaudadora, por obligaciones contraídas en la misma ejecución del Estanco; lo que quiere decir que, en el mejor de los casos, producirá en 1919, 400,000 libras. ¿Qué va a hacer el Perú con 400,000 libras ante tantas necesidades ferroviarias? ¿Cómo las va a realizar?

Y aquí voy a decir algo que, por una desviación de la memoria, no pude decir antes. Lo malo que tienen las leyes éstas que se proyectan es eso: que tratándose de recursos tan limitados como los del producto del impuesto al tabaco, no establecen siquiera, como establece la ley de 1904, que el Poder Ejecutivo quedará autorizado para hacer con esos fondos todas las operaciones posibles, no sólo las de simple gasto de dinero en la construcción por contrata o administración, sino todas las combinaciones posibles para que se puedan llevar adelante los ferrocarriles; porque el Ejecutivo no puede seguir construyendo ferrocarriles solamente en esa forma administrativa o por contratos, puesto que hay líneas en las que eso es materialmente imposible. ¿Cómo es posible, por ejemplo, tratándose del ferrocarril de Ayacucho al Cuzco, calculado, grosso modo en 36 millones de soles, que puede realizarse con toda o parte de la partida del tabaco, durante los próximos años? ¿Cuántos años pasarían para que se pudiera hacer algo serio con tan pocos recursos en ese orden de cosas? Y lo mismo que del ferrocarril de Ayacucho hay que decir de algunos otros ferrocarriles. Por consiguiente, para que la ley resultara siquiera medianamente buena sería necesario que contuviera una autorización al respecto, como yo la señalo; no tan imperfecta como la que tuvo la ley de 1904, sino una más explícita y perentoria, que atribuya al Ejecutivo la facultad necesaria para utilizar esta renta del tabaco y cualquiera otra que se destine a la construcción de ferrocarriles, en la forma más conveniente, ya sea levantando empréstitos, ya sea otorgando garantías, ya sea emi-

tiendo bonos, ya sea realizando, en fin, cualquiera de las combinaciones que se puede hacer en esta materia. Pero destinando simple y llanamente la renta del tabaco a que el Ejecutivo prosiga las líneas, ¿cómo va a proseguirlas después de 1918? Así estaría bueno en este año, porque no se puede actuar de otro modo, por la falta de elementos, y hay que hacer unos trabajos proporcionados a las circunstancias; pero en adelante podría hacerse lo mismo; y una de dos: o faltaría al Poder Ejecutivo la capacidad legal necesaria para proceder a contratar en grande escala, o tendría que volver a traernos aquí nuevamente proyectos de ley o autorizaciones, y tendríamos nuevamente que discutir el asunto. ¿A qué conduce todo eso? Si ya hemos empleado tres semanas en este asunto, mejor es que empleemos dos o tres días más y terminemos ahora por dar una buena ley sobre ferrocarriles; pero no una ley de esta clase que no responde a una necesidad y que deja las cosas más o menos en la situación en que antes se encontraban. (Aplausos).

El señor MINISTRO DE FOMENTO.— Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE.— El señor Ministro de Fomento puede hacer uso de la palabra.

El señor MINISTRO DE FOMENTO.— Señor Presidente: Quería manifestar al señor Ulloa que los trabajos que se están haciendo en los ferrocarriles de Ayacucho y de Chimbote están sustentados por leyes especiales, dentro de las que existen las partidas para atenderlos. Además, había urgencia, como he tenido ocasión de manifestarlo, para proceder en ese sentido, porque si no se actuaba rápidamente, se hubiera perdido una magnífica ocasión. Por eso el Poder Ejecutivo creyó conveniente firmar ese contrato con el Banco Americano que ha aparecido publicado en la mañana de hoy con relación a la compañía del acero de Estados Unidos, para poder proseguir así los trabajos en los ferrocarriles de Chimbote y de Huarín hasta su término.

En cuanto al futuro, yo he manifestado en la nota que he dirigido a la Cámara que sería conveniente que las rentas del tabaco se separaran del Presupuesto de 1919 y si fuera posible que se entregaran a una compañía nacional que se encargara de la construcción y administración de los ferrocarriles; desgraciadamente el tiempo viene muy estrecho; pero yo creo que el señor Ulloa podría presentar el próximo año un proyecto de ley sobre este particular, o si no seguramente el Poder Ejecutivo mandará un proyecto para que esos fondos provenientes del tabaco los administre.....

El señor ULLOA. (Interrumpien-

do).—Me parece más propio que el Poder Ejecutivo mande ese proyecto.

El señor MINISTRO DE FOMENTO (continuando).— Seguramente el Poder Ejecutivo lo remitirá de conformidad con la idea que he insinuado, porque yo creo que esa es la forma en que deben construirse los ferrocarriles en el Perú, formándose una compañía de esa naturaleza y dentro de esa renta del tabaco ya habría base para levantar un empréstito y para hacer obras de más aliento.

En cuanto a los estudios yo creo que se seguirá el plan de mandar comisiones para que los rectifiquen y practiquen nuevos a fin de que el año próximo pueda presentar el Ministerio de Fomento un plan de ferrocarriles para la mejor ejecución de estos; y repito que mi idea es separar la renta del tabaco del presupuesto el año entrante, y si estuviera entonces al frente del Ministerio de Fomento trataré de mandar a las Cámaras un proyecto para que la construcción de ferrocarriles se haga en esa forma, o sea por una compañía nacional.

El señor PRESIDENTE.— El señor Pérez puede haber uso de la palabra.

El señor PEREZ.— Señor Presidente: Yo deseo que se dé lectura a la ley de ferrocarriles de 1904, que no está derogada, para ver lo que dispone y todo lo que el Poder Ejecutivo podría hacer dentro de la amplitud de sus términos, porque hay muchos representantes que no la recuerdan, y yo mismo me encuentro en ese caso, no obstante de haber tomado parte en su discusión.

El señor PRESIDENTE.— Se va a dar lectura a la ley de 1904.

El señor SECRETARIO leyó los artículos hasta el 60., inclusive.

El señor PEREZ.— Suficiente, señor Secretario.

El señor ULLOA.— El artículo referente a la aplicación de la renta del tabaco a la construcción de ferrocarriles, creo que es el que más interesa conocer a los señores diputados.

El señor SECRETARIO leyó el artículo indicado.

El señor ULLOA.— Señor Presidente: Mientras llega el señor diputado por Cajamarquilla, agregaré algunas palabras para hacer notar a la Cámara cómo en virtud de uno de los artículos de la ley que acaba de leerse, debió quedar separada la renta del tabaco, desde 1904, para la construcción de los ferrocarriles, lo que no sucedió, porque no quedó separada la renta, como no ha quedado separada casi ninguna otra de cuantas se han aplicado en el Perú a los más sagrados objetos de interés público.

Aquí damos, por ejemplo, — no diré damos, porque yo no pertenecí al

Congreso en esa época, aunque todos somos solidarios en los actos del Parlamento de la Nación — una ley asignando la renta del opio, desde el año 1886, con destino al aprovisionamiento militar del Perú. ¡No se empleó nunca, sin embargo, señores, un solo centavo de la renta del opio en ese sagrado objeto!

El señor FARINA (interrumpiendo). — ¡Menos en tiempo del señor Romafia!

El señor ULLOA (continuando). — Tampoco en la época del señor Romafia; y puedo contestarle con esa precisión negativa al señor diputado, porque me cupo intervenir personalmente, en forma, no diré que exclusiva, porque fueron varias las personas que intervinieron en el asunto, pero en forma muy inmediata, en el acontecimiento o en la circunstancia a que alude el señor Representante, durante el gobierno del señor Romafia. Esos armamentos adquiridos en la época del señor Romafia, cuyo origen todos conocen y que no me de divulgar, naturalmente, fueron pagados con los fondos provenientes del impuesto a la sal. En virtud de la ley que dictó el Congreso al establecer ese impuesto, debía destinarse ese producto a servir el empréstito de diez millones de soles, destinado a la liberación de Tacna y Arica. Fué de allí, sin embargo, de donde salieron los fondos para pagar los armamentos de la época del señor Romafia, que alude el señor diputado.

Se han dado otras leyes: la ley misma del impuesto a la sal, relativa a Tacna y Arica. Si ese impuesto se hubiera respetado por todos, desde el Gobierno que lo creó hasta el de hoy, más de diez millones de soles estarían allí depositados, respondiendo a la inquisición un tanto rónica y un tanto audaz que siempre nos han hecho la opinión pública y los mandatarios de Chile, sobre nuestra solvencia para pagar en un momento dado los diez millones aquellos del plebiscito.

La renta de los alcoholes fué reorganizada, no creada sino reorganizada, en el año 1898, con destino a la amortización y al servicio de la deuda interna nacional, de esa deuda que representa el sudor y el hmore de la infeliz generación, a la cual le cupo en suerte, más infeliz aun, presenciar y asistir al desastre nacional.

La ley establece que el impuesto a los alcoholes servirá para cubrir esa deuda a la que se fijó "por ahora" — dice ella — un servicio de interés de uno por ciento. La renta de los alcoholes se ha dedicado a todo menos a salir de esa situación de "por ahora" que tiene desde entonces la deuda interna. Y así, sucesivamente, todas las rentas afectas a

una obligación especial, han sido desviadas de su objeto; no recuerdo ninguna que haya sido empleada precisamente a los fines a que la ley la destinó.

Con las nuevas leyes, tal como están redactadas en los proyectos, volveremos a dejar las cosas en el mismo sitio. Muy honorables los miembros del Gobierno, como lo han sido los anteriores; pero ya sabemos qué diferencia tan grande hay entre la honorabilidad personal y la alta honorabilidad política que reclama la dirección de los negocios del Estado. Esta otra tiene una relatividad dentro de la cual se escurren siempre las razones que exculpan la violación de lo preceptuado por las leyes. Yo no digo eso con espíritu de reproche, sino para presentar con toda crudeza los hechos. No quiero invectivar a nadie, lo que quiero únicamente es que el espectáculo del desorden inspire actitudes más claras, más definidas, más eficaces. Los lacedemonios para inspirar el horror al vicio embriagaban a una esclava y la hacían danzar ante el pueblo a fin de que ese espectáculo repugnante invitara a los hombres a la temperancia y a la virtud. Hagamos lo mismo, señores diputados. (Aplausos).

El señor URBINA. — Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE. — El señor Urbina puede hacer uso de la palabra.

El señor URBINA. — Simplemente para manifestar que los representantes por el departamento de Ayacucho no hemos sido ni individual ni colectivamente citados para la reunión de ayer; de suerte que no hemos tenido oportunidad de manifestar nuestras ideas sobre este asunto. Por esta circunstancia voy a permitirme hacer dos interrogaciones al señor Ministro de Fomento, interrogaciones sugeridas por las ideas consignadas en el proyecto que se va a poner en debate y por una resolución suprema que ha aparecido publicada en los diarios de esta capital.

En el artículo 10. de ese proyecto se dice que se consignará en el Presupuesto para el próximo año la cantidad de 100,000 libras para la construcción del ferrocarril de Chimbote a Recuay. Por construcción, indudablemente se entiende no sólo el trabajo de los terraplenes, sino la adquisición de materiales. Si, pues, en esa adquisición de materiales que han de emplearse en el ferrocarril de Chimbote a Recuay, según la resolución suprema, se ha de invertir la suma de 44,000 dollars, evidentemente que este proyecto una vez que se convierta en ley ya no tendrá aplicación estricta por lo menos en

la parte para la cual se han de destinar los rieles que se van a adquirir, ¿cómo se pueden conciliar estas ideas? ¿Cómo puede subsistir la cantidad que se va a considerar en esta ley que vamos a discutir, si de antemano, según resolución suprema, se va a invertir una fuerte suma en ese mismo objeto? Yo le ruego al señor Ministro que me explique cómo van a conciliarse estas dos ideas que en el espíritu se presentan como contradictorias.

El señor PRESIDENTE.—Respecto a la indicación del señor Urbina, de no haber sido invitado a la reunión que se realizó en la mañana del día de ayer, debo manifestarle que no era necesaria esa invitación porque no había contradicción sobre la preferencia del ferrocarril a Ayacucho, puesto que la Cámara se había pronunciado unánimemente sobre la conveniencia y necesidad de esa obra.

El señor URBINA.—Mi propósito no ha sido, en manera alguna, de desaprobación de la conducta de la Mesa; pero dominando en el ambiente de la Cámara la idea de que debía darse prelación al ferrocarril de Huancayo a Ayacucho, creía que era necesario que se invitara a los representantes por esa circunscripción territorial.

El señor MINISTRO DE FOMENTO.—Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE.—El señor Ministro puede hacer uso de la palabra.

El señor MINISTRO DE FOMENTO.—Señor Presidente: En el ferrocarril de Chimbote el dinero se gastará el año entrante en terraplenes que no están hechos; se tiene que trabajar ahí en túneles y terraplenes, porque es necesario pensar en esto antes que colocar los rieles; de manera que como hay varios túneles que sólo están trazados, hay necesidad de gastar alrededor de 40 o 50 mil libras en ese ferrocarril.

En cuanto al ferrocarril de Huancayo a Ayacucho se gastará entre el kilómetro 26 y el 75, que corresponde a la Mejorada; y una comisión de ingenieros va ir a estudiar desde el kilómetro 75 para adelante para ver qué rumbo va a seguir porque al respecto hay opiniones divergentes, porque unos creen que es mejor llevar este ferrocarril por las márgenes del Mantaro.

El señor URBINA (interrumpiendo).—Hará cosa de diez años que el ingeniero señor Weber, contratado por el Gobierno, practicó los estudios para el ferrocarril de La Mejorada a Ayacucho, y yo como representante de una de las provincias de Ayacucho ignoro la suerte de los estudios que hizo ese señor ingeniero; posteriormente varios ingenieros hicieron nuevos estudios de acuerdo con resoluciones supremas; pero el ingeniero a

que me he referido ha practicado conclusiones precisas al Gobierno para la construcción del ferrocarril de La Mejorada a Ayacucho.

El señor MINISTRO DE FOMENTO (continuando).—Los estudios del señor ingeniero Weber constan de un folleto y ese señor ingeniero ha recorrido cuatro rutas, dos por Marcavalle, etc. otra siguiendo la margen del Mantaro y otra hacia Acoria, doblando por Lircay hasta llegar a Ayacucho. La mente del Ministerio de Fomento al mandar esta comisión para resolver el trazo del ferrocarril definitivamente, ha sido tomar nota de los beneficios que va a prestar a las regiones que se atraviesan, tanto desde el punto de vista agrícola como desde el punto de vista minero. Por eso en esa Comisión a la vez que va un ingeniero de minas va también un ingeniero agrícola, para que estudie tanto la ruta del Mantaro como la de Lircay, y aprecie sobre el terreno la riqueza tanto minera como agrícola de esos lugares, para que en vista de los estudios que ellos traigan, el Ministerio pueda pronunciarse por una de las dos rutas, teniendo siempre en cuenta el kilometraje, teniendo en consideración los mayores o menores beneficios que va a prestar el ferrocarril en esa zona. Así nos podremos pronunciar de un modo definitivo; porque el señor Valdizan cree que la mejor es la ruta del Mantaro por tener kilometraje más corto; y el señor Weber, en cambio, dice que es preferible la ruta del Lircay, porque beneficia mayores centros aunque sea treinta kilómetros más larga, porque la del Mantaro va pasando por sitios peligrosos; que por la quebrada del Mantaro se debe hacer muchos túneles, por la dureza del terreno deleznable, etc.

Por eso el Ministerio ha creído conveniente, antes de adoptar esa resolución, mandar las comisiones para que estudiando las condiciones que reúne cada una de esas rutas que atraviesa, ver cuál será definitivamente la vía por donde se debe llevar el ferrocarril a Ayacucho, desde el punto llamado de La Mejorada, y mientras esa comisión no presente sus trabajos el Ministerio no ordenará pegar un solo tiro más allá de La Mejorada, pues sería una falta de visión completa ir adelante sin plan alguno.

El señor URBINA.—Señor Presidente: Estoy verdaderamente satisfecho con la explicación que nos acaba de dar el señor Ministro de Fomento, respecto a que habiendo discrepancia de opiniones entre los dos ingenieros que han practicado los estudios del ferrocarril de La Mejorada a Ayacucho, sobre la ruta que debe seguirse, es necesario que una tercera Comisión proponga conclu-

mones concretas y definidas sobre cual debe ser esa ruta.

Pero voy a dejar constancia de que con el proyecto en debate no se van a satisfacer los anhelos del Gobierno actual en orden a la construcción del ferrocarril de Huancayo a La Mejorada. El señor Ministro, en sesiones pasadas, explicaba a la Cámara que según los estudios hechos por el ingeniero señor Valdizán, se gastarían la suma de ciento veintium mil libras en construir ese ferrocarril y al conforme a este proyecto sólo se consignan doscientas veinte mil libras, de las cuales se van a dedicar veinte mil libras a estudios, le tocará al ferrocarril de Huancayo a La Mejorada una cantidad insignificante, con la que no será posible llevar a cabo la obra. En consecuencia, no se podrá satisfacer los anhelos del Jefe del Estado, y una obra tan importante para el progreso de Huancavelica quedará sin ejecución.

El señor MINISTRO DE FOMENTO.—Con las doscientas mil libras perfectamente se harán los terrapienes hasta La Mejorada y se construirán los ferrocarriles de Chimbote y de Cajamarca.

El señor URBINA (por lo bajo).—¿Y cuál será el costo?

El señor MINISTRO DE FOMENTO (continuando).—Ya he manifestado que bastaba ciento veintium mil libras para hacer los terrapienes desde Huancayo a La Mejorada. El señor Valdizán decía que necesitaba un plazo de catorce meses para dejar listos los cuarentitres kilómetros, del 82 a La Mejorada. De manera, que según esto en el próximo año no se terminará el trabajo sino en gran parte. En primer lugar, ha pedido catorce meses de plazo; y, en segundo lugar, la estación de las lluvias se ha adelantado. Ha habido día que he dirigido tres partes al señor Valdizán y le he oficiado para que además de dirigir sus comunicaciones a la misma Dirección, me comuniqué a mi personalmente todas las semanas el estado de los trabajos, para darle todo género de facilidades a fin de que esos trabajos se hagan en el menor tiempo posible.

Como digo, con ciento veinte mil libras se habrán hecho los terrapienes y los trabajos necesarios; porque ya no depende de los ingenieros la obra, ni de la voluntad del Gobierno, sino del factor tiempo, y en cuanto al ferrocarril de Chimbote yo creo que pagando los rieles, se gastarán 40 o 50 mil libras en túneles, terrapienes, etc. y la diferencia de Lp. 50.000, se aplicará al ferrocarril a Cajamarca.

El señor PRESIDENTE.—Si ningún señor hace uso de la palabra se pasa al punto por discutido.

El señor FARINA.—Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE.—El señor Farina puede hacer uso de la palabra.

El señor FARINA.—Dada la naturaleza de las cuestiones que voy a tratar, yo rogaría al señor Presidente que pasáramos a sesión secreta, y como al mismo tiempo me parece que voy a ser extenso y la hora es avanzada, desearía quedar con la palabra para el día de mañana.

El señor PRESIDENTE.—¿El señor Salazar y Oyarzábal desearía hacer uso de la palabra?

El señor SALAZAR Y OYARZÁVAL.—Señor Presidente: Yo iba a manifestar que siendo limitado el número de diputados presentes no podría votarse este asunto. Además, si se diera el punto por discutido, quedaríamos privados de la presencia de los señores Ministros, que quizá sea necesario que absuelvan algunas preguntas.

El señor PRESIDENTE.—El señor Farina hará uso de la palabra en la sesión secreta que tendrá lugar el día viernes. ¿B. Sa. se propone ser extenso?

El señor FARINA.—Sí, señor.

El señor PRESIDENTE.—Cito a los señores diputados para el viernes próximo, a las 4 de la tarde. Se levanta la sesión.

Eran las 7 h. 10 m. p. m.

Por la Redacción.

L. E. Gades

CAMARA DE DIPUTADOS

Sesión del viernes 2 de noviembre de 1917.

Presidida por el señor Juan Pardo.

SUMARIO:—Orden del Día. — Se suspende la sesión para pasar a secreta.

Reabierto la sesión pública, continúa la discusión del proyecto sobre construcción de ferrocarriles, con asistencia de los señores Ministros de Hacienda y de Fomento, don Baldomero F. Maldonado y don Héctor Escardó y Salazar, respectivamente.

A las 4 h. p. m. se pasó lista, a la que contestaron los señores: Criado y Tejada, Pérez Velásquez, Larrañaga, Bedoya, Cardenas Cabrera, Carbajal, Castro (don Juan D.), Cerro, Corbacho, Chaparro, Durand, Escalante, Gamarra (don Abelardo M.), Gasco, Hoyos Osoreo, Luna Arieta, Luna Iglesias, Menacho, Mendoza, Mercado, Monteagudo, Morán, Moreno, Parodi (don Rómulo A.), Pinzás, Ramos Cabieses, Ramírez, Rodríguez, Ruiz Bravo, etc.