

tan vecinos, la distancia a la costa, para abaratar lo más posible su explotación. Si no se logra explotación barata, la industria es imposible; tan es así que en Chile se exporta en gran escala el fierro tal como sale de las minas; se embarca hacia el sur de Coquimbo y va a Estados Unidos.

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

El señor BALTA.—Señor Presidente: Con la venia del señor doctor Farfán, deseo decir sólo dos palabras.

El señor FARFÁN.—Cedo la palabra al señor Balta.

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

El señor BALTA.—Me voy a permitir poner al señor Ministro sobre la pista de este asunto de los estudios de la industria siderúrgica en el Perú. El año 1905, siendo el que habla Ministro de Fomento, se expidió un decreto ordenando al Cuerpo de Ingenieros de Minas que hiciera todos los estudios referentes a la implantación de esta gran industria en el territorio nacional. No sé si se habrán hecho, porque poco tiempo después de ese decreto me retiré del Ministerio; pero tal vez si este hilo que doy al señor Ministro permita averiguar si se practicaron o no esos estudios. Y si no se hubieran hecho, en verdad que creo que es el Ministerio el llamado a llevarlos a cabo.

El señor MINISTRO DE FOMENTO. (Por lo bajo).—Yo también creo que hay interés en estudiar el asunto.

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

El señor FARFÁN.—Señor Presidente: Después de felicitar al señor Balta, y junto con él al Gobierno de la época, por su patriótica iniciativa para establecer en el Perú la industria siderúrgica, voy también a poner en camino de información al señor Ministro de Fomento, recomendándole—para que nos conteste el día de mañana, con lo que tendrá el tiempo necesario, pues para entonces se votará el asunto—recomendándole, digo, averiguar cuál es la opinión de la casa Schneider Cannet, que por medio de su representante solicitó del Gobierno hace pocos años el establecimiento de esta industria. Cuando una casa de reputación mundial se propone establecer en el Perú esta industria, es porque eso se puede hacer. Si se tiene en cuenta que contamos con molibdeno, tungsteno y otros metales preciosos para la fabricación del acero; si, por otro lado, palpamos las dificultades que hay para la adquisición de rieles y en general para la elaboración de artículos de hierro y acero, convendremos en que hay necesidad de acometer

esta obra sin tardanza. Creo que a el señor Ministro, como no lo dudo, piensa como nosotros, muy pronto esta industria será una realidad en el Perú.

El señor VIVANCO.—Deseo hacer una consulta al señor Ministro. Quiero saber si es efectivo que hay propuestas de capitalistas extranjeros para construir el ferrocarril de Paíta al Marañón.

El señor MINISTRO DE FOMENTO.—El Poder Ejecutivo no tiene propuesta directa de capitalista alguno. Como he tenido ocasión de manifestarlo, hay un caballero americano que está al habla con nosotros, que nos ha manifestado hallarse en contacto con capitalistas americanos, y que cree posible conseguir capital para esta obra. Le pedimos que nos expusiera las bases de una propuesta, y nos presentó un pliego al que hemos contestado, mandándole una contrapropuesta, en el sentido de que concederíamos o no concederíamos tales y cuales cosas. Posteriormente hemos sostenido varias conversaciones con el mismo caballero; pero no tenemos propuesta alguna de capitalistas y sólo estamos en preliminares para ver a qué acuerdo se puede llegar. En este momento no podría saber cuáles son los elementos con que se puede contar; me parece un caballero distinguido, éste con quien tratamos; pero, repito, estamos sin que tengamos absolutamente una formal propuesta escrita.

El señor VIVANCO.—Completamente satisfecho, señor Ministro.

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

El señor SALAZAR Y OYARZABAL.—Como algunos representantes han manifestado que esperan la concurrencia del señor Ministro de Relaciones Exteriores, desearía saber si puedo hacer uso de la palabra en estos momentos para hacer algunas observaciones.

El señor PRESIDENTE.—El señor Salazar y Oyarzábal quedará con la palabra para el día de mañana.—Se levanta la sesión.

Eran las 8h p. m.

Por la Redacción.

A. Espinoza S.

## CAMARA DE DIPUTADOS

Sesión del sábado 3 de noviembre de 1917.

Presidida por el señor Juan Pardo.

SUMARIO.—Orden del día.—Con asistencia de los señores Baldomero F. Maldonado, Ministro de Hacienda, y Héctor F. Recardó, Mi-



nistro de Fomento, continúa la discusión del proyecto sobre construcción de ferrocarriles. — El señor Fariña pide se dispense del trámite de Comisión las adiciones que había presentado en la sesión anterior. Después de las indicaciones de los señores Luna, Pérez, Ulloa y Barreda, el señor Fariña retira su pedido. — Continúa el debate del proyecto sobre construcción de ferrocarriles.

A las 4 h. p. m. se pasó lista a la que contestaron los señores: Criado y Tejada, Pérez Velásquez, Larrañaga, Añños, Arrese y Vegas, Ascurra, Barrios, Bedoya, Cárdenas Cabrera, Carbajal, Castillo, Castro (don Juan D.), Cerro, Corbacho, Durand, Escardó Salazar, Fuchs, Gamarra (don Abelardo M.), Gasco, Hoyos Osoreo, Luna Arieta, Luna Iglesias, Manzanilla, Mendoza, Mercado, Monteagudo, Pacheco Benavides, Parodi (don Rómulo A.), Ramos, Ramírez, Reátegui, Revilla, Ribeyro, Rodríguez, Rubio (don Miguel), Sánchez Díaz, Sayán Palacios (don Emilio), Solar, Sotil, Sousa, Talavera, Tallo, Uceda, Urquiza, Vidal (don Julio C.), Vigil, Vinelli, Wisland, Carrillo, y Parodi (don Santiago D.), Secretarios.

Abierta la sesión a las 4 h. 35' p. m., con asistencia de los señores: Balta, Criado y Tejada, Pérez Velásquez, Larrañaga, Añños, Arrese y Vegas, Ascurra, Barreda, Barrios, Bedoya, Benítez, Cáceres, Cárdenas Cabrera, Carbajal, Castillo, Castro (don Juan D.), Cerro, Corbacho, Durand, Escardó Salazar, Fariña, Fuchs, Gamarra (don Abelardo M.), Gamarra (don Manuel J.), García, Gasco, Hoyos Osoreo, Idáquez, La Rosa, Luna, Luna Arieta, Luna Iglesias, Manzanilla, Menacho, Mendoza, Mercado, Menéndez, Miranda, Monteagudo, Moreno, Núñez Chávez, Pacheco Benavides, Parodi (don Rómulo A.), Peña Murrieta, Pérez, Ponce y Cler, Pinzas, Quimper, Ramos, Ramírez, Reátegui, Revilla, Ribeyro, Rodríguez, Rubio (don Arturo), Rubio (don Miguel), Ruiz Bravo, Salazar Oyarzábal, Salomón, Sánchez Díaz, Sayán Palacios (don Emilio), Sayán Palacios (don Samuel), Solar, Solís y Muro, Sotil, Sousa, Talavera, Tejada, Tallo, Uceda, Ulloa, Urquiza, Vidal (don Julio C.), Vigil, Vinelli, Vivanco, Wisland, Carrillo y Parodi (don Santiago D.), Secretarios, fué leída y aprobada el acta de la anterior.

Señores que faltaron: con aviso, Perrochena y Urbina; con licencia, Arguedas, Cox y Flores; por enfermos, León, Morán, Maúrtua, Macedo Pastor, Vidal (don Benjamín), y Román; y sin aviso, Alva, Alvarez González, Artadi, Aurich, Barrós, Becerra, Borda, Castro (don Enrique), Chaparro, Es-

calante, García, García León, García Bedoya, Gianelli, Huamán de los Reyes, Irigoyen, Malaga Santolalla, Ramos Cabezas, Secada, Vidal (don Benjamín), Vignati y Zapata.

Se dió cuenta de un oficio del señor Carlos Borda, diputado por Lima, solicitando autorización para no concurrir a los debates durante la nueva legislatura a que ha sido convocado el Congreso por el Poder Ejecutivo.

El señor PRESIDENTE.—En discusión la licencia que solicita el señor Borda.

El señor PINZAS.—Pido la palabra.

El señor PEREZ.—Pido la palabra.

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

El señor PINZAS.— Señor Presidente: Yo me permito pedir a la Cámara que no conceda la licencia solicitada, porque comprendo que con un poco de buena voluntad el señor Borda puede continuar prestándonos su valioso contingente.

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

El señor PEREZ.—En la legislatura ordinaria pedi a la Mesa que por Secretaría se formase la relación de los diputados que estaban con licencia, para ver si era posible continuar concediendo las que se solicitaran; y la Mesa, o sea la Presidencia, me contestó que todavía había margen para acordarlas dentro del porcentaje que permite el Reglamento. Pero después de eso se ha concedido licencia a otros representantes, y si a esto se agrega que hay algunos que de hecho no concurren, se comprenderá la situación por la que atraviesa la Cámara.

El señor BARREDA Y LAOS.—Pido la palabra.

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

El señor BARREDA Y LAOS.—Abundo en las razones del señor Pinzas respecto a la licencia que el señor Presidente ha puesto en debate, y debo dejar constancia de que el señor Borda es uno de los más laboriosos miembros de la Comisión de Hacienda, Comisión que tiene recargadas labores, y a cuyo estudio están sometidos muchos proyectos muy interesantes; de manera que la presencia del señor diputado por Lima nos es indispensable en esa Comisión.

Por estas razones, y haciendo justicia a los méritos y laboriosidad del señor Borda, yo suplico a mis estimados compañeros de la Cámara que no acuerden la licencia que solicita.

Se dió el punto por discutido.

El señor PRESIDENTE.—Los señores que concedan la licencia que soli-



alta el señor Borda, se servirán manifestarlo.

(Votación.)

El señor PRESIDENTE.—Ha sido denegada.

### PEDIDOS

El señor PRESIDENTE.—Se va a pasar a la orden del día.

El señor MANZANILLA.—Pido la palabra.

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

El señor MANZANILLA.—Señor Presidente: Según noticias transmitidas por despachos telegráficos, el punible descuido de la empresa ferroviaria Pisco-Ica, acaba de originar un grave accidente en esa línea férrea y ha evidenciado nuevamente la falta de celo de la administración pública para dictar las medidas oportunas indispensables en resguardo de la vida y de los intereses de los pasajeros. Como no es posible esperar atónitamente la indiferencia del Gobierno en los servicios ferrocarrileros ni la impavidez con que las empresas aprovechan de la libertad de disponer de la vida y de los intereses de los pasajeros, pediría a la Cámara que ordenara que el Gobierno levantara una investigación sobre la causa del accidente que indico; y sobre el estado en que se encuentra la línea férrea en que él se ha producido.

El señor ESCARDO.—Señor Presidente: Con motivo del accidente ocurrido en el ferrocarril de Pisco a Ica, el señor Manzanilla solicita que se practiquen las investigaciones respectivas. Son muy frecuentes los accidentes en esta línea; hace dos años que se produjo uno de cierta importancia que obligó al Gobierno a enviar un ingeniero para que informara sobre el estado de la línea. Desgraciadamente creo que el accidente último se ha producido a consecuencia de no haberse adoptado todas las medidas que aquel ingeniero recomendó como indispensables. De manera que sería de desear que se dirigiera un oficio al ministerio respectivo a fin de que se hiciera las investigaciones del caso, con el fin de prevenir la repetición de accidentes que pueden ser de graves consecuencias para el departamento de Ica.

El señor MORENO.—Pido que se me tenga por adherido al pedido de los señores Manzanilla y Escardo.

El señor PRESIDENTE.—Los señores que acuerden dirigir el oficio que solicitan los señores Manzanilla y Escardo y al que se ha adherido el señor Moreno, se servirán manifestarlo.

Fue acordado.

El señor ASCURRA.—Pido la palabra.

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

El señor ASCURRA.—Señor Presidente: En la legislatura ordinaria, el señor Urbina y no recuerdo qué otro representante, presentaron un proyecto para que se consignara en el Presupuesto de la Cámara una partida de Lp. 500 destinada a la formación de la crónica parlamentaria; con anterioridad, el señor José Manuel Rodríguez, que con tanto acierto e inteligencia publica los Anales de la Hacienda Pública, había presentado una solicitud con el mismo fin; esta solicitud pasó a la Comisión de Memoriales. Yo pido, señor Presidente, que la Cámara ahora la remita a la Comisión de Policía, para que, tomando conocimiento de ella, le dé el trámite que crea necesario.

El señor PRESIDENTE.—El asunto, señor Ascurra, ha sido enviado ya a conocimiento de la Comisión de Policía. El señor Hoyos Osoreos puede hacer uso de la palabra.

El señor HOYOS OSORES.—Señor Presidente: Hace dos días recibí un telegrama suscrito por los vecinos más notables de Toconche, avisándome que desde el 26 del mes próximo pasado una partida de gente armada había invadido ese pueblo y sentado sus reales allí, después de haber destruido las sementeras e incendiado los cañaverales de propiedad de los comuneros de ese lugar.

No obstante que estos delitos han sido denunciados a la autoridad política de Chota, no han podido ser castigados a consecuencia de la falta de fuerza pública en aquella localidad; pues a pesar de ser la provincia más populosa de Cajamarca, sólo cuenta con una guarnición de veinte gendarmes, que apenas bastan para custodiar la gran cantidad de presos que existen en la cárcel.

Yo pido que la Mesa se sirva dirigir oficio al señor Ministro de Gobierno indicándole la conveniencia de mandar la fuerza pública necesaria para que garantice la vida y la propiedad de los habitantes de Toconche.

El señor PRESIDENTE.—Se dirigirá el oficio, señor.—El señor Rubio tiene la palabra.

El señor RUBIO (don Miguel).—Señor Presidente: En la anterior legislatura el Congreso dictó una ley ordenando la venta de dos inmuebles del Estado, el cuartel de San Lázaro y el de Inválidos, con el objeto de hacer nuevos cuarteles con el producto de la venta.—Ruego a usted se digne dirigir oficio a los señores Ministros de Hacienda y Guerra, suplicándoles se dignen informar en qué estado se encuentra este asunto.

El señor PRESIDENTE.—Se dirige



rá el oficio.—El señor Quimper puede hacer uso de la palabra.

El señor QUIMPER.—Señor Presidente: En la última sesión del Congreso ordinario fui solicitado por el señor Escalante para acceder a que dejaran de concurrir los señores Ministros de Relaciones Exteriores y de Guerra a contestar las interpelaciones pendientes. El día de ayer el señor Ruiz Bravo solicitó la concurrencia del señor Ministro de Relaciones Exteriores, y el diputado por el Dos de Mayo, en el equivocado concepto, sin duda, de que las interpelaciones al señor Ministro de Guerra se refieren únicamente al nombramiento o la designación del general Puente para la presidencia del Consejo de Oficiales Generales, pidió que esas interpelaciones fueran contestadas por escrito. No conocía, sin duda, el señor diputado por el Dos de Mayo, como no conoce hasta hoy, los alcances de las interpelaciones pendientes al Ministro de Guerra, porque si los hubiera conocido no se habría aventurado a pedir que las contestara por escrito. Son muy amplias esas interpelaciones: comprenden la cuestión de los buques alemanes; comprenden la cuestión del nombramiento del General Puente; y comprenden también algo que no quise decir en ese momento, porque conceptué que debe ser materia de sesión secreta, como deben ser materia de sesión secreta las indicaciones o revelaciones que nos haga el señor Ministro de Relaciones Exteriores respecto del alcance de las instrucciones dadas al doctor Durand para conferenciar con el Presidente de la República de Chile. Felizmente la intervención oportuna y eficaz de mi distinguido compañero el señor diputado por Calamarquilla, evitó que se accediera a la petición del diputado señor Pinzás.

Como yo no estuve presente el día de ayer no pude dar a la Cámara esta explicación ni oponerme a la petición del señor Pinzás; y por eso solicito que se pase oficio nuevamente a los señores Ministros de Relaciones Exteriores y de Guerra para que concurren conjuntamente a la Cámara a contestar todas las interpelaciones pendientes.

He creído, señor Presidente, que no hubiera necesidad de hacer esta petición, por cuanto la Presidencia tenía conocimiento de que se había señalado uno de los primeros días del Congreso extraordinario para la concurrencia de los señores Ministros de Relaciones Exteriores y de Guerra; pero ya que es necesario formular nueva petición, la hago en este momento para que el señor Presidente se digne oficiar a dichos señores Ministros con el fin de que concurren, a la brevedad posible, a contestar las interpelaciones a que me refiero.

El señor PRESIDENTE.—Se dirigirá el oficio. El señor Pinzás puede hacer uso de la palabra.

El señor PINZAS.—Precisamente porque conceptuaba que era necesario que el señor Ministro de la Guerra diese una respuesta amplia a las interpelaciones formuladas por el señor Quimper, pedí ayer que se acordase que la contestación fuera por escrito. Hoy, sin dar a esas interpelaciones la importancia y gravedad que les atribuye el señor Quimper, retiro mi pedido.

El señor RAMOS.—El año 1911 se formó en esta capital la Liga Pró Aviación. El año 1913 recibió de parte del Gobierno un subsidio, creo de 5,000 libras. Al disolverse la Liga, este dinero ha sido recogido por el Gobierno y depositado, entiendo que bajo la forma de fondos de aviación. Yo rogaría a la Mesa que se sirviera oficiar al señor Ministro de la Guerra para que se digne indicar a cuánto asciende la cantidad recogida y la forma en que se ha hecho el depósito, a fin de que, cuando se discuta el Presupuesto de la República para el año próximo, podamos aplicarla al fomento de la aviación.

El señor PRESIDENTE.—Se dirigirá el oficio.

El señor SALAZAR Y OYARZABAL.—Suplico a la Presidencia se digne pasar dos oficios al señor Ministro de Fomento: uno relativo al camino de la ciudad de Jauja a las montañas de Monobamba y Chacaybamba, para que se sirva decir qué ingeniero está a cargo de la dirección de los trabajos; cuál es el trazo que se sigue y el número de gente ocupada en esa labor. El segundo relativo al puente Huaripampa, en la provincia de Jauja, que se encuentra en malas condiciones y que creo puede ser reparado disponiendo que se constituya en ese lugar un ingeniero del Estado y haciendo un insignificante gasto.

El señor PRESIDENTE.—Se dirigirán los oficios.

El señor FARÍSA.—Solicito el acuerdo de la Cámara, primero, para que se publiquen mis adiciones del día de ayer, relativas al proyecto sobre ferrocarriles; y, segundo, para que se discutan esas adiciones con intervención de los señores Ministros de Hacienda y de Fomento.

El señor PRESIDENTE.—Los señores que acuerden el pedido del señor Farísa se servirán manifestarlo. Fue acordado.

El señor ESCALANTE.—Señor Presidente: Suplico a la Mesa se sirva dirigir un oficio al señor Ministro de Hacienda, suplicándole que informe respecto al monto de los derechos de aduana que se cobran en relación a los artículos que se internan por esa aduana con destino al consu-



mo nacional, y con relación a dos o tres años, a fin de que pueda deducirse un promedio más o menos aproximado y calcular el monto del rendimiento del 2 por ciento adicional establecido por una ley. Este pedido lo hago sin solicitar el acuerdo de la Cámara.

El señor PRESIDENTE.—Se atenderá el pedido del señor Escalante.

#### ORDEN DEL DIA

El señor PRESIDENTE.—Continúa la discusión del proyecto sobre construcción de ferrocarriles.

El señor ULLOA.—¿Los señores Ministros no concurren?

El señor PRESIDENTE.—Han sido llamados y probablemente dentro de pocos momentos ingresarán a la sala.

El señor SALAZAR Y OYARZABAL.—Ayer manifesté a la Mesa que no pedía la palabra porque algunos señores Representantes habían solicitado ciertos datos de los señores Ministros; pero si los Ministros concurren y absuelven estos datos, entonces estaré en condiciones de solicitar la palabra, concretándome al punto que está en debate.

El señor PRESIDENTE.—Se suspende la sesión.

Eran las 4 h. 50 m. p. m.

A las 5 h. 15 m. Los señores Baldomero F. Maldonado, Ministro de Hacienda, y Héctor F. Escardó, Ministro de Fomento, ingresan a la sala.

El señor PRESIDENTE.—Presentes los señores Ministros de Hacienda y de Fomento, continúa la sesión.

El señor ULLOA.—Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE.—El señor Ulloa pueda hacer uso de la palabra.

El señor ULLOA.—Señor Presidente: La circunstancia de haber llamado la atención de la Cámara en general y del señor Ministro de Fomento en especial, hacia algunas frases del discurso del señor Diputado por Chuquito, en relación con la posibilidad del establecimiento en el país de la industria siderúrgica para obtener dentro de ella los elementos principales en la construcción de ferrocarriles, me obliga, hoy que se reabre la sesión de este día, a preguntar nuevamente al señor Ministro de Fomento si las investigaciones o los informes que el señor Ministro ha podido tomar sobre esta materia, son de tal naturaleza que merezcan ser contemplados por la Cámara al tratar de este asunto general de los ferrocarriles.

El señor MINISTRO DE FOMEN-

T.—(interrumpiendo).—Pido la palabra.

El señor ULLOA.—(continuando).—Debo adelantar que en las pocas horas transcurridas desde la sesión de ayer hasta la de hoy, he tenido oportunidad de recoger algunos antecedentes sobre la materia, constantes en las publicaciones oficiales del Ministerio de Fomento, y que me he encontrado con que, efectivamente, se han hecho ya, por orden de ese Ministerio y por obra de los ingenieros del Estado, algunos estudios de relativa importancia sobre varios de los yacimientos mineros de hierro que existen en la República, muy especialmente sobre los yacimientos de Tambo Grande en la provincia y departamento de Piura, sobre los yacimientos de Aija y . . . no recuerdo en este momento el nombre del otro lugar del departamento de Ancash que ha provocado aquellos estudios, sin perjuicio de otros hechos incidentalmente en el departamento de Junín, en el departamento del Cuzco y en algún otro de los departamentos del sur. Me he encontrado también con que cuando se organizó, en 1902, durante la administración del señor Romafia, el cuerpo de ingenieros de minas, que tan importantes servicios ha prestado ya a la República, el director de Fomento de la época y Ministro del ramo después, señor José Balta, nuestro actual compañero de labores, con ese espíritu propulsivo y eficaz con que siempre ha actuado en la administración del país, dispuso que uno de los primeros trabajos que realizara el cuerpo de ingenieros de minas fuera éste de la investigación de los yacimientos de hierro y de todo lo concerniente a la posibilidad de establecer la referida industria siderúrgica en el Perú; y que, gracias a esa atinada disposición del señor Balta, ampliamente patrocinada por el Gobierno de aquella época, se realizaron los estudios a que me he referido y se prepararon otros que desgraciadamente entiendo que no han llegado a realizarse.

He tenido ocasión de refrescar mis recuerdos también en el sentido de que el Perú se encontró en el año de 1903, durante la presidencia del señor Candamo, en la posibilidad—relativa naturalmente—de establecer la industria siderúrgica en el país, porque la casa francesa Schneider & Co., que tenía por entonces y entiendo que tiene todavía, una representación oficial en el Perú, resolvió establecer una a manera de sucursal, en cualquiera de los países sudamericanos productor de hierro, y especialmente en alguno de los países del Pacífico. Se propuso al Gobierno de la época, según parece, que se tra-



Ha una comisión de técnicos competentes que hiciera el estudio de los minerales de hierro en el Perú y se ofreció que si los estudios, como se creía o se presumía, daban buenos resultados, se organizaría aquí la instalación o la explotación ya mencionada. No he podido saber qué razones determinaron al Gobierno de la época para no aceptar aquella propuesta o para no darle curso: el hecho es que el asunto pasó sobre las oficinas de la administración y sobre los gabinetes de Gobierno sin haber sido tomado seriamente en cuenta. ¡Y para dolor de los dolores que tanto afligen a este país, los comisionados de la casa Schenckel-Ganet fueron entonces dirigidos a Chile, donde a vuelta de algunas negociaciones con el gobierno de ese país establecieron en él la industria siderúrgica, que se encuentra hoy organizada, perfectamente organizada y que había comenzado ya a producir sus frutos el año 1913 y 1914 cuando estalló el gran conflicto que ha perturbado la organización económica e industrial del mundo, quedando desde aquel momento paralizados los trabajos, esos altos hornos que funcionaron durante cierto tiempo en Corral, reduciéndose la explotación en ese país a exportar el mineral en bruto, cosa que se realiza actualmente en proporciones bastante considerables, según he tenido oportunidad de informarme numéricamente de la estadística chilena, en la mañana de hoy.

No sé, no he podido averiguar si posteriormente se han hecho algunas otras investigaciones y algunas otras diligencias de orden administrativo o de orden financiero para reanudar estas negociaciones con la casa Schenckel-Ganet o con otra cualquiera a fin de establecer entre nosotros la industria de que me vengo ocupando. Lo positivo es que no hay nada efectivo hasta el momento, sino los estudios a que me referí al principio de estas palabras y algún otro que entiendo se ha hecho con ocasión de la exploración de las hulleras de Jatunhuasi, en el departamento de Junín, donde parece que desde antiguo se sabe, y ha podido confirmarse recientemente, que existen minerales de hierro de cierta importancia, que poseen sobre todos los otros que se conocen hasta hoy, inclusive los del sur, en Moquegua, la ventaja singularísima de estar colocados o situados al pie mismo de las grandes hulleras o de las grandes cuencas carboníferas de aquel distrito; ventaja cuya importancia puede también influir en la organización de la industria siderúrgica, porque vulgar es la opinión de que la industria del hierro

no puede establecerse ni organizarse en ninguna parte si no tiene a su lado los combustibles necesarios para la manipulación.

He querido adelantar estas referencias a los informes sin duda muchos y amplios y a los datos precisos que ha de ofrecer a la Cámara el señor Ministro de Fomento, porque no deseo, por mi parte, al tratar del asunto, presentarlo en forma que haga presumir un propósito de reproche, sino en la forma más diáfana y más hidalga posible. Yo me alegraré mucho de que los informes que el señor Ministro pudiera suministrar trajeran al espíritu de la Cámara alguna esperanza respecto del desarrollo que pudiera tener para el Perú este problema de la industria siderúrgica, porque entonces, como dije ayer de modo incidental, se facilitaría enormemente la solución del problema de los ferrocarriles en el Perú. Como los ferrocarriles que nosotros necesitamos representan en conjunto una masa considerable no sólo de elementos materiales sino de energías económicas, de energías industriales y de energías técnicas, es natural suponer que no podrán desarrollarse sino en un período de tiempo más o menos extenso, es indudable que si existe la posibilidad de vincular a ellas o al desarrollo de esos ferrocarriles la explotación de la industria siderúrgica, se modificará el concepto que hoy tenemos sobre la oportunidad y reproductividad de los diversos ferrocarriles.

Es desde este punto de vista que yo recojo con sumo agrado y que he tratado de refrescar estos recuerdos míos sobre el particular, las palabras del señor Diputado por Chucuito; porque creo, señor Presidente, que no siempre hemos de seguir resolviendo nuestros grandes problemas económicos, fiscales y administrativos bajo la impresión de la angustia, bajo la impresión de la urgencia de nuestras necesidades mundiales y del monto de ellas, sino que también podremos en algunas oportunidades contemplar esos problemas con serenidad previsional, con gran antelación, haciendo concurrir a su resolución todos los factores, por grandes y difíciles que al primer momento nos parezcan y que se muestren también en su realización.

Esta cuestión de los ferrocarriles por lo mucho que ya se ha dicho en esta Cámara, por voces tan autorizadas y algunas de ellas tan científicas, viene atrayendo a los espíritus una serie de observaciones y una serie de impresiones profundas que sin duda alguna los señores Diputados habrán recogido como yo y habrán tenido ocasión de meditar sobre ellas para



darse cuenta de que al resolver la ejecución de los ferrocarriles en cualquiera proporción que lo hagamos y con cualquier criterio que apliquemos a la resolución legislativa que se expida al respecto, debemos tener en cuenta, antes que nada, su gran finalidad social que es el desenvolvimiento económico del país, problema este que, como ya tuve ocasión de expresarlo en otra oportunidad, no puede resolverse de una manera acertada por los legisladores si no se contempla, al mismo tiempo que los intereses inmediatos que se quiere satisfacer, los grandes intereses generales y permanentes relacionados con el desenvolvimiento integral económico de la Nación.

Por lo demás, no debo agregar una sílaba más sobre este particular mientras no escuche la autorizada palabra del señor Ministro de Fomento.

El señor RAMOS.—Pido la palabra.

El señor MINISTRO DE FOMENTO.—Señor Presidente: Voy a contestar al señor diputado por Yauyos, manifestándole que tenemos muy pocos estudios relativos a la industria del acero y que, a la verdad, yo creo que esta será materia de que al votarse el Presupuesto, dentro de la partida que se dedique a estudios de vías férreas se considere lo relacionado a la siderúrgica a fin de que a la vez que se hace el trazo de los ferrocarriles, se estudie todo lo relacionado con la industria del acero. Creo que habría que mandar a Estados Unidos o a otra parte a un ingeniero para que se especializase en todo lo concerniente con esa industria.

A raíz del año 1904 y siendo Ministro de Fomento el señor Balta expidió el siguiente decreto:

Lima, 15 de julio de 1904.

Siendo de indudable conveniencia el establecimiento de la industria siderúrgica en el país:

Se resuelve:

Encárgase al Cuerpo de Ingenieros de Minas del estudio de los yacimientos de fierro que existan en el territorio de la República y de su más fácil e inmediata explotación, así como la posibilidad de establecer la fabricación de ese metal; pudiendo haber la propaganda y gestiones que sean necesarias con ese objeto en los centros científicos e industriales del extranjero.

En vista de dichos estudios y gestiones el referido cuerpo propondrá al Gobierno las medidas legales y administrativas que convenga adoptar para conseguir dicho fin.

Balta.

Con este motivo, el Cuerpo de Ingenieros mandó practicar algunas observaciones en los departamentos de Piura y Ancash. La Comisión de Piura

fué desempeñada por el ingeniero señor Venturo, quien se ocupó de los yacimientos de Tambo Grande, y después de informar sobre ellos, se vió que, más o menos, no debían tomarse en consideración. El ingeniero señor Pflucker, que fué comisionado para los yacimientos de Ajja y Calla y Cancha en el departamento de Ancash, también declaró que no se debían tomar en consideración, porque su explotación sería algo costosa. Esos son los dos estudios que ha mandado hacer el Cuerpo de Ingenieros de Minas. Posteriormente, y por datos tomados en el cuerpo de minas, se sabe que también existen yacimientos en Casapalca, en las lagunas de Quima, yacimientos que se dice que son muy abundantes de magnetita y oligisto, pero no han sido estudiados oficialmente. También se sabe que en el departamento de Ica, al oeste de Nazca, en Tunga, existen grandes yacimientos, que se cree son cerros enteros de magnetita, pero que oficialmente tampoco han sido reconocidos. El señor Fuchs probablemente debe tener conocimiento de esto, porque un hermano de este señor diputado estuvo en esa región haciendo reconocimientos y aun creo que denuncios: pero, como digo, el Gobierno no tiene conocimiento oficial de esto. En el Cuzco, en la provincia de Chumbivilcas, en Livitaca, parece que existen yacimientos de fierro. Pero hasta ahora, el que mejor ha sido estudiado parece ser el yacimiento de Huacravilca, en la zona de Huancayo y cuyo trabajo va a formar parte del Rolé-tin número 85 del Cuerpo de Ingenieros de Minas. Ese estudio fué hecho por el ingeniero señor Dueñas, quien al explorar la región de Jatunhuasi, también se dedicó a buscar yacimientos de fierro. Por eso, cuando me ocupé del ferrocarril a Jatunhuasi, dije que esta línea beneficiaría varios yacimientos de plomo y también de fierro, refiriéndome a este de Huacravilca.

Del estudio, que ya está imprimiéndose, del señor Dueñas, he tomado los siguientes datos: (Leyó):

El yacimiento está formado por hematitas con 76 a 78 por ciento de fierro, 9 a 11 por ciento de sílice y 2 por ciento de azufre y nada de fósforo. Dueñas calcula que se tendrá una ley media no menor de 60 o/o de fierro, también manifiesta que existe en abundancia fuerza motriz, viveros y todo género de recursos y que a la vista y con muchas probabilidades se puede calcular el yacimiento en 38 1/2 millones de toneladas métricas de fierro metálico.

Para una producción de 40 toneladas diarias de acero, más o menos 12.000 toneladas al año, calcula que



se necesitaría 27,000 toneladas de mineral de fierro y 60,000 toneladas de carbón para la fabricación del coque y demás usos y establece las siguientes cifras.

Movimiento de materiales: 27,000 toneladas de mineral a una y media libra tonelada . . . . .	Lp.	40.500
Extracción y elaboración del carbón para coque, etc. 60,000 toneladas a 2 y media libras. . . . .		30.000
30,000 toneladas de cal a media libra tonelada. . . . .		15.000
Silice 22,500 tonelada a media libra. . . . .		11.250
<b>Total. . . . .</b>	<b>Lp.</b>	<b>216.750</b>
<hr/>		
Planta de fuerza motriz. . . . .	Lp.	144.00
Planta de fundición. . . . .		18.000
Ferrocarriles, cable carril, etc. . . . .		200.000
Capital de trabajo. . . . .		120.000
Colocación del negocio, imprevistos, etc. . . . .		60.250
<b>Total. . . . .</b>	<b>Lp.</b>	<b>921.000</b>

Según sus cálculos el costo de la producción de acero manufacturado sería de Lp. 9.870 o sea más o menos diez libras y considerando los servicios de capital, intereses, amortización y oficina ferrocarriles, etc. tendríamos Lp. 5,571 más en tonelada, lo que daría un costo de Lp. 15,441 por tonelada de acero.

La tonelada de acero, antes de la guerra, costaba, más o menos, 9 libras. Indudablemente, resulta un precio fuerte, aunque también yo creo que hayan cifras un poco exageradas en los cálculos del señor Dueñas, sobre extracción, por tonelada, de carbón o de mineral.

Al Ingeniero señor Voto Bernales, comisionado para hacer un reconocimiento sobre el ferrocarril de Jatunhuasi, y que debe salir el día lunes, se le ha ordenado que a la vez estudie el número de kilómetros necesario, para llegar a este asiento mineral de fierro de Huacravilca, que, como antes he dicho, está a 30 o 35 kilómetros de distancia del lugar donde terminará el ferrocarril a Jatunhuasi. Por eso yo considero muy conveniente que en la partida de 20 mil libras para estudios de ferrocarriles se considere esto con el fin de mandar un ingeniero, que es importante se especialice en este ramo, desde que pudieran haber yacimientos por otra parte; y creo que, al vo-

larse la ley, podría introducirse esta adición: (Leyó).

Proyecto de ley:

Declárase reservada una zona en el asiento mineral de Huancayo, Jauja, Yauyos y Tayacaja, la que tendrá la forma de un cuadrado, con sus lados de 10 kilómetros, orientados de Norte Sur y Este Oeste y cuyo centro será el hito de triangulación colocado en el Cerro Huacravilca, por la comisión del cuerpo de ingenieros de minas.

El señor Dueñas, en su informe, que, como digo, está imprimiéndose, aconseja que debe reservarse esta zona para el Estado.

El señor ULLOA (interrumpiendo).—¿Zona únicamente ferruginosa o también carbonífera?

El señor MINISTRO DE FOMENTO (continuando).—Pudiera haber algunas minas de carbón por allí, pero en el plano están señalados los principales afloramientos como de fierro.

Siendo la región de Jatunhuasi enorme, no tendría nada que se reservara cierta extensión para estudios relacionados con el fierro; también me parece que sería conveniente reservar una zona de carbón quedando a salvo los denuncios hechos.

De manera, pues, que yo creo conveniente reservar esta zona para hacer los estudios. (Aplausos).

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

El señor ULLOA.—Señor Presidente: Antes de que haga uso de la palabra el señor Ramos, me va a permitir que exprese mis felicitaciones al señor Ministro de Fomento tanto por las explicaciones precisas que acaba de suministrar a la Cámara, cuanto por la patriótica y previsora iniciativa con que ha concluido su discurso. (Aplausos).

El señor RAMOS.—Señor Presidente: En las anteriores oportunidades en que hice uso de la palabra no había querido tocar este asunto de la industria del fierro; pero ya que la discusión se ha desviado en este sentido, no quiero dejar pasar desaprovechado este hecho: de que el kilómetro 139 del ferrocarril de Chimbote a Recuay, es decir, en el centro de las carboneras hay un banco inmenso de fierro en la parte alta, que ha sido estudiado por el naturalista Raimondi y en compañía del muy competente doctor Cisneros, quien acompañó a Raimondi en la excursión que hizo este naturalista por el departamento de Ancash. He tenido ocasión de conversar con el señor Cisneros, el que me ha manifestado que el banco de fierro tiene una ley del 70 por ciento; por consiguiente, su explotación sería fácil, y con la instalación de un cable-carril se podría tener el ferrocarril en el kilómetro 138, la dis-



tancia sea de 6 a 8 kilómetros. Por consiguiente yo me permito insinuar al señor Ministro de Fomento que, ya que se encuentra el ingeniero señor Yáñez por esos lugares, amplíe esa comisión en el sentido de que se dedique a hacer estudios no sólo en lo relativo al carbón, sino también en lo referente a estos yacimientos de hierro que son enormes y de una ley muy alta, y como aquí tenemos la particularidad, muy feliz, por cierto, de tener el carbón y el hierro en el mismo lugar, el ferrocarril está a sus puertas, pues el año entrante estará allí, y le prestará grandes servicios. Además, es también el mismo sitio donde se proyecta instalar una usina eléctrica, que probablemente será la segunda del mundo en su potencia, porque tendría 220 mil caballos y este lugar es el pie de Huallas, en el kilómetro 189, por consiguiente, su explotación y transporte hacia Chimbote sería cuestión de unos cuantos kilómetros, estando así en mejores condiciones para dar el hierro sumamente barato; por eso insinúo al señor Ministro la conveniencia de que ordene que la comisión que lleva el ingeniero señor Yáñez, no sólo sea para estudiar el carbón sino también el hierro.

El señor FARINA.—Pido la palabra.

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

El señor FARINA.—Señor Presidente: Antes de hacer uso de la palabra suplico a la Mesa se sirva hacer dar lectura a las adiciones que presenté en la sesión de ayer.

El señor SECRETARIO (leyó.)

El señor FARINA.—Deseo también que se lea la otra adición que presenté sobre la organización de la Compañía Administradora de la Renta del Tabaco.

El señor SECRETARIO leyó.

El señor FARINA.—Esa es la autorización para el empréstito; pero falta la adición sobre organización de la compañía Administradora de la Renta del Tabaco.

El señor PRESIDENTE.—Quizá el señor Farina se refiere a la proposición que presentó el día de ayer y que pasó a Comisión.

El señor FARINA.—Un señor empleado tuvo la bondad de acercarse a mi sitio y con él remití esa adición a la Mesa. Deseo que se le dé lectura.

El señor PRESIDENTE.—Pasó a Comisión.

El señor LUNA.—Creo que esa adición a que se refiere el señor Farina pasó a Comisión; y no es tal adición sino un proyecto de ley, que lleve hasta artículo transitorio.

El señor PRESIDENTE.—Es una

proposición. Y precisamente el señor Farina manifestó que no era su intención que se le dispensara de trámite; por eso se envió a Comisión.

El señor FARINA.—Solicito la dispensa de trámite.

El señor PRESIDENTE.—Pero no la solicitó ayer el señor Farina.

El señor FARINA.—Solicito la dispensa de trámite. (Pausa.)

Señor Presidente: A fin de ganar tiempo mientras se trae el proyecto para que la Cámara se pronuncie sobre la dispensa del trámite de Comisión, y aclarando que se trata de una simple adición al proyecto que vota fondos para ferrocarriles, voy a decir en qué consiste sustancialmente esa adición.

Pero antes de empezar debo agradecer al señor Ulloa su amabilidad, al acoger tan benévola la adición que tuve el honor de presentar y acompañarlo en sus felicitaciones al señor Ministro de Fomento, por su iniciativa tendiente a reservar para el Estado la zona de hierro del departamento de Junín.

El señor PENA MORRIETA (interrompiendo).—Permitame el señor Farina aproveche este instante para decir al señor Ministro de Fomento, que no deja de ser interesante su iniciativa.

Y he de agregar algo más, que arrastrados los ingenieros del gobierno Billinghurst por sus generosos sentimientos en favor del país, opinaron por que se devorase todo el carbón de Jatunhuasi, imposibilitando denuncios permitidos legalmente; como ahora se intenta por los técnicos del régimen actual devorarse, en provecho del Perú, todo el hierro de la misma zona minera. (Risas.)

El señor FARINA (continuando).—Y debo también, señor Presidente, llamar la atención de la Cámara sobre el mérito patriótico contraído por el señor Balta, como Ministro de Fomento del señor doctor José Pardo, en su anterior gobierno, al ordenar el estudio de los yacimientos de hierro, resolución que puede considerarse como el paso preliminar para el establecimiento de la industria siderúrgica en el país. No podía entonces sospecharse la importancia que en la actualidad iba a tener esta cuestión, y paso a demostrar la íntima vinculación que existe entre ella y el problema de los ferrocarriles, hasta el punto de considerarla como factor esencial para la solución de este problema.

Nos acaba de manifestar el señor Ministro, como resultado de los estudios del ingeniero señor Dueñas, los inmensos yacimientos que el país posee en Junín, y el señor ingeniero Ramos, que tanto viene distinguiéndose en su actuación parlamentaria, nos ha dicho que existen otros yacimien-



los de gran importancia en el departamento de Ancash.

El señor Ministro nos ha suministrado el dato del costo de la fabricación de rieles, en cifras que he estimado exageradas; pero aún aceptando que no lo fueran, nos encontramos con que según los cálculos del ingeniero señor Dueñas la tonelada de rieles puede obtenerse con la industria nacional a razón de Lp. 15. Dice el señor Ministro que antes de la guerra costaba la tonelada Lp. 9, y como se ha triplicado el precio tendremos que hoy costará Lp. 27, contra Lp. 15 que costarían los ferrocarriles con productos de la industria siderúrgica nacional. Habría la diferencia no solamente de Lp. 12 en el precio actual del acero respecto al precio probable de la producción nacional, sino que el precio del riel extranjero era de Lp. 9 y hoy de Lp. 27 a bordo en el Callao, teniendo que agregarse el flete por la conducción hasta el lugar de la instalación de los rieles. Pero la cuestión no es, señor Presidente y señores representantes, simplemente la de diferencia de precio; la cuestión es más grave, la de poder encontrar el material. Es tal la escasez de acero en el mundo, que sólo por verdadera suerte el señor Ministro ha podido adquirir una regular cantidad de rieles, pero será muy difícil que pueda encontrar mayor cantidad y en tal caso nos hallaremos en la imposibilidad material de construir ferrocarriles. Si esta es la situación, ineludible es para los poderes públicos del Perú orientar la ejecución de la ley que discutimos en el sentido de la fuerte inversión de fondos para establecer en el Perú la industria de los altos hornos; con la cual las cifras que se han calculado como costo de ferrocarriles tendrían evidentemente una notable reducción, que permitiría no tan sólo el cumplimiento de la ley proyectada, sino poder acometer, en un plazo relativamente breve, esa gran aspiración nacional de unir la costa, la sierra y la montaña, llevando las líneas férreas hacia el Ucayali y hacia el Madre de Dios. Porque si se establecen las grandes factorías en los departamentos de Junín, de Acash y otros, el Perú tendrá probablemente provisión suficiente de material para llevar a cabo sus grandes obras ferroviarias. Los números dados por el señor Ministro de Fomento son, pues, bastante elocuentes para fundamentar la adición que he tenido el honor de presentar. Y las declaraciones que acaba de dar el señor Ministro, que está visto procede de un modo ejecutivo y patriótico, hasta el punto de que nos ha ofrecido que en el término de 24 horas impartirá instrucciones para que el ingeniero encargado de la cuestión del carbón proceda a estudiar el ne-

tro, están demostrando el espíritu de progreso que preside su actuación en el despacho de Fomento; y él, que no nos puede traer su opinión personal sino la palabra oficial, va a realizar este trabajo de solidaridad de Parlamento y Gobierno en esta gran obra de regeneración nacional.

Los cálculos hechos para la ejecución de las líneas se basan en el costo de los materiales según su diversa procedencia. Se han hecho los cálculos considerando la importación de los rieles y la importación de los durmientes. Ya hemos visto la gran economía que podría alcanzarse fabricando los rieles en el país, y los durmientes no tendrán que importarse, pues, según revelaciones hechas por notables parlamentarios e ingenieros, el Perú se basta para suministrar los durmientes suficientes para la ejecución de todas las líneas; por consiguiente el costo calculado tendría que sufrir una notable reducción.

Sobreviene la parte económica: 500 mil libras, que se pueden votar según el proyecto del Senado, cantidad que he sostenido y que sostienen conmigo gran número de representantes; 200 mil libras, según otro proyecto, ambas descansando sobre la base del tabaco, ¿serán suficientes para llevar a cabo esta grande obra? Evidentemente no, porque los cálculos del ingeniero señor Dueñas, arrojan para la instalación de la industria de los altos hornos algo más de Lp. 900 mil. Pues bien, la misma idea que se insinúa desde la ley de ferrocarriles de 1904, de realizar una operación financiera, encarna en el proyecto del Senado y en las adiciones que he tenido el honor de presentar, mediante la organización de una Compañía encargada de administrar las rentas del tabaco.

Entro, ahora, a la exposición del proyecto, cuya dispensa de trámite de Comisión tengo solicitada. Este proyecto (Murmullos). ¿Alguna interrupción? Para tener el honor de contestarla. (Pausa). Este proyecto, en substancia, observa procedimiento análogo al de la ley vigente sobre la administración de la sal; la entrega de la administración del tabaco a una Compañía, con su comisión y con la facultad de hacer el servicio del empréstito, pagando el interés y la amortización; y esa Compañía tiene también la preferencia para la construcción de ferrocarriles. De manera que hay el estímulo para el que quiera hacer un empréstito, de que se le entregan verdaderos fondos para su servicio; y como la cantidad de Lp. 200 mil, a los tipos generalmente establecidos permite la realización de un empréstito de 2 millones y medio de libras, y la cantidad de 500 mil libras permite un empréstito de 6 millones 200 mil libras, es evidente que con esta operación se encuentran fondos



bastantes no sólo para aquellas líneas que tienen que ejecutarse, sino también para llevar adelante la inversión de fondos en los altos hornos, que vienen a ser factor esencial para llevar a cabo la ejecución de las obras ferroviarias.

Termine o no inmediatamente la guerra tiene que acentuarse la escasez del acero por lo que se impone la implantación de la industria siderúrgica en el Perú, porque el hundimiento enorme de buques por la campaña submarina alemana y la consiguiente necesidad de rehacer los barcos demandará enorme cantidad de materiales; la destrucción de ciudades, de edificios, la desolación que la guerra ha traído y que exige indudablemente las reconstrucciones, absorberán la demanda también de materiales por muchos años, y el Perú no podrá contar con un riel ni en diez, ni en quince años. Entonces, contemplando el porvenir, se impone la necesidad de establecer entre nosotros, y sin tardanza, esta industria. Al efecto yo me permito llamar la atención del señor Ministro en el sentido no de enviar a Estados Unidos o a otros lugares, profesionales peruanos, que vayan a adiestrarse en la instalación teórica y práctica de los grandes hornos, sino traer aquí profesionales; y, como decía ayer, si para esto no bastan 300 libras al mes, pues que se vote 400, 500 o mil; porque estas sumas que se emplearan serían enormemente reproductivas con la inmensa riqueza que representa la explotación del fierro y su evolución en rieles, locomotoras y en toda clase de elementos para las necesidades del país.

Yo os encarezco, señores representantes, que aprobéis la adición que he presentado, porque de esta manera facilitáis la obra de los ferrocarriles, obra verdaderamente redentora para la República. (Aplausos prolongados).

El señor LUNA.—Señor Presidente: Tengo el sentimiento de oponerme al pedido que ha hecho el señor Farfán, respecto a que se dispense del trámite de Comisión la adición que ha presentado, en primer lugar, porque esta adición....

El señor PRESIDENTE (interrumpiendo).—Me dispensará un momento el señor Luna. ¿El señor Farfán ha concretado su pedido de reconsideración? Porque el asunto pasó ayer, como proyecto de ley, al estudio de la Comisión de Obras Públicas.

El señor FARFÁN.—Yo, señor Presidente, dije que no solicitaba la dispensa del trámite de Comisión.

El señor PRESIDENTE.—Por eso se mandó a Comisión.

El señor FARFÁN.—Pero hoy solicito la dispensa de ese trámite.

El señor PEREZ.—Yo me opongo, y pido la palabra.

El señor LUNA.—Yo también me opongo; porque las reconsideraciones deben presentarse en la estación oportuna, y porque lo que el señor Farfán llama adición no es tal adición sino un verdadero proyecto de ley, que, por lo tanto, no puede ser tramitado en Congreso extraordinario.

Por lo demás, señor, yo rogaría a la Presidencia que se sirviera encauzar el debate, porque a la verdad se hace intolerable la forma como se discute esta cuestión; todos los días surgen nuevas cuestiones sobre tópicos completamente distintos y algunos ajenos a la materia que tratamos; mañana se presentará también una adición pidiendo la construcción de aeroplanos a fin de vigilar la construcción de los ferrocarriles, o para que sean anexos a los ferrocarriles, y así este debate no terminará nunca; por eso suplico a la Presidencia que se sirva encauzar el debate para que no perdamos el tiempo en divagaciones y en asuntos completamente utópicos e irreales. (Aplausos).

El señor PRESIDENTE.—La discusión está encauzada; pero la Mesa no puede impedir que los señores representantes, tratándose de ferrocarriles, sometan a la consideración de la Cámara proyectos como el del señor Farfán, por ejemplo, sobre el establecimiento de la industria siderúrgica.

El señor LUNA.—Pero ahora el debate es simplemente sobre la adición del señor Farfán.

El señor PRESIDENTE.—No hay debate alguno; el señor Farfán ha formulado un pedido que la Mesa está en la obligación de atender; la Cámara resolverá si reconsidera o no el trámite dado a ese proyecto que, como acabo de decir, está sometido a estudio de la Comisión de Obras Públicas.

El señor LUNA.—Pero como es una cuestión previa, la Presidencia puede poner término al debate.

El señor PRESIDENTE.—La Mesa pone fin al debate cuando éste se produce y todavía no se ha producido.

El señor PEREZ.—Señor Presidente: En el estado en que se encuentra esta cuestión, el pedido del señor Farfán es del todo improcedente y contrario al reglamento. Cuando un asunto se encuentra en debate pueden surgir cuestiones de orden para que vuelva a Comisión, para que vaya o se oiga a otras Comisiones o para que se pidan tales o cuales informes. Pero es la primera vez que veo se pida que una adición sometida al estudio de una Comisión se ponga en debate dispensándola de ese trámite de que no fué dispensada en su oportunidad.

Es, pues, del todo improcedente, contra el Reglamento e inusitado el pedido del señor Farfán, de querer traer al debate una adición que está en estudio de la Comisión, cuando, re-



pto, lo que ha pasado y pasa siempre es todo lo contrario: que un asunto que se está discutiendo se aplaza para que vuelva a Comisión, para que lo estudien otras Comisiones, o para que se pidan tales o cuales informes. Pero la Cámara no puede aceptar traer al debate un asunto que está en estudio de una Comisión, reconsiderando al trámite que se le dió en estación oportuna, a no ser que se quiera que el Reglamento se eche por la borda y que se produzca en la discusión el mayor desorden, como se viene evidentemente produciendo. (Aplausos).

El señor LUNA.—(por lo bajo).— ¡Exactamente!

El señor PEREZ (continuando).— Dase como razón por algunos que el Reglamento es arcaico, que se ha adelantado mucho en otros Parlamentos y que ese Reglamento debe ir a la plaza y ser quemado, si es posible. (Risas). Pero mientras no se dió un nuevo, hay que cumplir el que tenemos y observar las reglas que él establece, para que las discusiones no sean estériles, para que no hayamos perdido dieciocho días sin provecho ninguno, como los hemos perdido en este asunto de los ferrocarriles, sobre el cual nos encontramos hoy en la misma condición que el primer día del debate (Aplausos prolongados); y para que no se venga con ideas completamente nuevas que trastornan por completo el cauce o curso natural que debe tener este asunto, como son las ideas dispersas en la serie de adiciones presentadas por el señor Farfán, que lejos de aclarar las cosas las complican con otros puntos distintos. (Aplausos).

El señor ULLOA.— ¡La causa, señor diputado, de esto que su señoría critica, desde cierto punto de vista con justicia, es que se mandan a las Cámaras o se traen al debate asuntos imperfectamente estudiados, mal organizados, que no tienen un espíritu ni un sentido comprensivo de las necesidades, y que obligan a los representantes a estar remendándolos con iniciativas de diversa naturaleza!

El señor BARREDA Y LAOS.— ¡El proyecto de ferrocarriles viene del Senado, no del Gobierno!

El señor ULLOA.— ¡No me ha referido al Gobierno! ¡Se adelanta el señor diputado a lo que yo no he expresado!

El señor SAYAN Y PALACIOS (don Emilio).— ¡Cuando viene un proyecto impreciso, deficiente, no se malgasta el tiempo en discutirlo y en perfeccionarlo, lo que debe hacerse es rechazarlo para que se formule otro mejor preparado por el talento y las luces que distinguen al señor Ulloa!

El señor ULLOA.— Agradezco las frases benévolas del señor Sayán; pero, digo yo: bonita sería la manera de resolver los asuntos, suprimiendo

las discusiones cuando los proyectos se presentan al conocimiento de la Cámara, en forma incorrecta e imperfecta! ¡Y bonito sería que los diputados no tuvieran el derecho de expresar sus ideas alrededor de esos puntos presentados a su consideración! Lo que he expresado es, pues, la razón de que se produzcan alrededor del proyecto de ferrocarriles estas incidencias; y basta sentirse dominado por un sentimiento de justicia y de derecho para comprender que se ha generado esta situación en que nos hallamos, porque cada representante ha encontrado un vacío en el proyecto primitivo y se ha visto precisado a presentar los correctivos que ha creído convenientes y luego sobre esas iniciativas se ha provocado un debate intercurrente, y así hemos llegado a formar la situación en que estamos!

Y me va a permitir el señor diputado que prolongue mi interrupción. Yo me aloé aquí para manifestar que el debate estaba mal encarrilado, porque el proyecto, en definitiva, necesitaba comprender un plan más completo recogiendo todas las iniciativas que los señores diputados presentaron después. No se ha hecho así y esa es la razón por la cual se ha llegado a situaciones de esta naturaleza y la razón por la cual el tiempo se pierde en debates que se califica de poco provechosos.

El señor PEREZ.— Tenemos la inteligencia suficiente para comprender que se repite todos los días lo que ya se ha dicho en los anteriores, y a eso me he referido al decir que se pierde estérilmente el tiempo. Y como se dice que este proyecto no ha venido suficientemente estudiado y que a eso se debe la extensión del debate, espero que todos los señores diputados me acompañarán con su voto en el pedido que acabo de formular en relación con la moción del señor Farfán, que no está estudiada y que no obstante se quiere traer al debate.

El señor ULLOA.— Perfectamente; acompañaré a su señoría; porque en diversas ocasiones he pedido en esta Cámara que los asuntos sean debidamente estudiados, y si no lo he hecho en mayor número de veces y en mayor número de asuntos, es porque he querido desprenderme de la acusación que se ha formulado contra mí, pretendiendo que las observaciones que he hecho en ese sentido tendían a obstaculizar los debates.

El señor FARFÁN.— Señor Presidente, . . .

El señor PRESIDENTE.— Con lo que exponga el señor Farfán, se dará el punto por discutido.

El señor FARFÁN.— Voy a contestar la atingencia del señor Pérez. Yo estimo que no hay tiempo perdido cuando se defiende los intereses del país con resultados prácticos, porque con la a-



dición del señor Ministro de Fomento se va a conseguir que a los ingenieros, encargados de la cuestión del carbón se les dé instrucciones para que estudien todo lo relativo a la industria del acero. Me parece que eso es práctico.

El señor BARREDA.—¿El señor Farfán sabe cuánto dinero se necesita para establecer la industria de los altos hornos en el país? Se necesitan millones, de que no disponemos.

El señor FARFÁN.—Nos ha dado el señor Ministro la cifra de novecientas mil libras y si esto no bastara, para eso está el proyecto de empréstito.

El señor RIBEYRO.—Fracasaría como fracasó en Chile la casa Schneider Camet.

El señor FARFÁN.—Entonces el Ministro no sabe lo que dice. ¿Por qué dudar del éxito si contamos con elementos bastantes para la implantación de la industria siderúrgica? Y si el señor Pérez me pregunta cuántos años se necesitan para establecer esa industria, le contesto que esa es una razón más para empezar ahora mismo. No insisto en la dispensa de trámite, porque espero del patriotismo de los miembros de la Comisión de Obras Públicas que se apresurarán a dictaminar al respecto. Además, no he pretendido entorpecer el debate: he deseado armonizarlo con esas ideas que lo hacen práctico y que pueden contribuir a que haya ferrocarriles. Pregunte al señor Pérez que de donde sacaremos vienes, pues yo le digo que hay que hacerlos y a eso tiende la adición que se ha presentado y que perfecciona el proyecto en debate. Por último, el señor Luna dice que es extraño el decreto de convocatoria lo que yo he propuesto. No, señor Luna, es una adición al artículo 50. del proyecto en revisión. Ese artículo dice: (leído).

Es decir que el proyecto de que debemos ocuparnos, autoriza la operación financiera sobre 500 mil libras, pero no determina las condiciones de esa operación, ni el interés, ni la amortización, ni establece las modalidades para entregar el dinero. Por consiguiente, este proyecto cabe entre los asuntos de que puede ocuparse el actual Congreso.

El señor BARREDA Y LAOS.—Me permito indicar al señor Farfán que no es exacto que su proyecto esté dentro de los asuntos sometidos por el Gobierno al Congreso Extraordinario. El señor doctor Farfán propone la organización de una Compañía que administre la renta del tabaco. Esa no es una cuestión conexa con los ferrocarriles ni está sometida a la deliberación de la actual legislatura extraordinaria. De manera que es pertinente la observación de los señores Luna y Pérez, en cuanto a que la organiza-

ción de esa Compañía no es materia de la convocatoria al Congreso extraordinario.

El señor FARFÁN.—Si el señor Presidente tiene la bondad de permitirme...

El señor PRESIDENTE.—El señor Farfán puede hacer uso de palabra.

El señor FARFÁN.—Sólo una palabra más: yo estimo que la organización de la Compañía es la modalidad necesaria para que se haga la operación; y por consiguiente es éste un punto íntimamente conexo con la construcción de ferrocarriles. Esta es la interpretación que siempre, en casos semejantes, ha habido en las Cámaras; y por otra parte, es la Cámara la que ha de decidir si se debe o no poner en ejecución la medida que conduce a ejecutar prácticamente los ferrocarriles, para que la ley de construcciones ferroviarias no quede simplemente escrita.

El señor PEREZ.—Eso lo dirá la Comisión de Constitución.

El señor PRESIDENTE.—El señor Salazar y Oyarzábal puede hacer uso de la palabra.

El señor SALAZAR Y OYARZABAL.—Después de la intervención del prestigioso diputado por Cajamarquilla y del discurso del diputado por Paucartambo para encauzar este debate, creo que la Cámara está ya suficientemente enterada de la importancia del proyecto que se discute; y que, con conocimiento de todas las incidencias que se han producido, puede dar un voto favorable. Pero, en primer término, señor Presidente, yo debo felicitarle de la convocatoria a Congreso extraordinario, por doble motivo: primero, porque concepto que no sólo la importancia intrínseca de los Presidentes de las Cámaras ha influido en el Ejecutivo para hacer esta convocatoria, sino también porque la improbación de la opinión pública, en el año anterior, ha producido este resultado. Y concepto, señor, que estas referencias, presentes y pasadas, tienen su importancia, cuando van a un fin práctico, como es el que concibe el cirujano que al hacer la autopsia de un cadáver evidentemente no busca resucitar al muerto, sino encontrar en el análisis los elementos necesarios para curar a los que puedan ser víctimas de la misma dolencia. Y, en segundo término, señor, mi complacencia aumenta, aún a riesgo de mortificar las exquisitas susceptibilidades del diputado por Cajamarquilla—muy digno parlamentario—cuando ha triunfado la tesis que por boca del señor Ulloa sostuvo aquí la minoría de la Cámara, en el sentido de que la legislatura ordinaria debía destinarse a tomar en cuenta y apoyar las iniciativas de los representantes, satisfaciendo, en el orden general, las distintas necesi-



sidades que se presentarán y que en una legislatura extraordinaria debía tratarse la importante cuestión del presupuesto; en este sentido, el señor Pérez representa una opinión opuesta, y esa frase: que el presupuesto se daría peso a quien pesare, que tantas veces he escuchado y que por desgracia o por felicidad ha naufragado, es la que ha motivado esta observación. Continúo creyendo, señor, que dada la organización política del país, debe tenerse tolerancia con el Parlamento para que durante las sesiones ordinarias se ejerciten con amplitud las iniciativas de los representantes; cuando estas iniciativas se desarrollan y se han votado las sumas necesarias para satisfacer las necesidades públicas, entonces debe irse a discutir el Presupuesto; cuando variemos los medios, cuando siguiendo las corrientes del parlamento inglés, las iniciativas de los representantes se restrinjan y sólo puedan ser transmitidas por el Ministro de Hacienda, entonces y sólo entonces variaré de manera de pensar y variaré con mucho gusto, porque en esa época ya habrá cambiado por completo el criterio político estrecho del Poder Ejecutivo y por medio de sus Ministros podrá transmitir a la Cámara las iniciativas tanto del grupo de mayoría como del grupo de minoría.

Después, señor, me felicito también de que prácticamente la Cámara haya comprobado la bondad de nuestra tesis, porque si en la legislatura ordinaria se hubiera aprobado el Presupuesto, es indudable que no hubiéramos visto desarrollarse el importante debate sobre la cuestión de los ferrocarriles; y este debate para mí, señor, tiene mucha importancia; no creo como algunos señores representantes que es tiempo perdido el que se ha gastado en contemplar este importante tópico. Es necesario que las peroraciones de los representantes no sólo contemplen el presente, sino que procuren deducir consecuencias para el porvenir. En este debate, señor, se ha conseguido una ventaja positiva y es ésta: es indubitante que el plan del gobierno, la orientación gubernativa descartaba por completo la construcción de ferrocarriles en los años que vienen, y descartaba por completo estas obras, porque en los primeros días que se discutió el asunto, a las interrogaciones hechas al señor Ministro de Fomento sobre determinado ferrocarril, el señor Ministro de Hacienda manifestó que no había dinero con qué construirlo; porque el mensaje del Presidente de la República no se refiere a la construcción de ferrocarriles; y, sobre todo, porque el proyecto de presupuesto para 1918 consignaba para carreteras la suma de

72 mil libras y para líneas férreas la insignificante suma de veinte o treinta mil libras, destinada al ferrocarril de Lurín y a algunas otras pequeñas reparaciones.

De modo, señores, que en este debate se ha conseguido una gran ventaja: el Parlamento del Perú, defendiendo a las insinuaciones de los pueblos, ha ejercitado su iniciativa en el sentido de que son los ferrocarriles un renglón preferente del Presupuesto de la República. Y así hemos visto que el Gobierno, que en los primeros momentos no respondía satisfactoriamente a esta iniciativa del Senado, ya en este instante transige con el dictamen de la Comisión de diputados, para consignar la suma de 5 millones doscientos mil soles, destinada a esta construcción.

Cuando se trata de ferrocarriles, señor, siempre me hago una reflexión, y es ésta: si el tiempo empleado para discutir las distintas leyes que se han dado se pudiera comparar con la ejecución de las líneas férreas proyectadas, indudablemente en este instante el territorio de la República estaría cruzado por todos lados. Pero, sensiblemente, consideraciones distintas han impedido que las iniciativas desarrolladas se hayan llevado a debido término y así hoy tenemos una pluralidad de leyes relativas a este importante asunto y, por desgracia, pocos kilómetros de ferrocarriles.

La situación de hoy se parece a la situación de 1903, de 1904: el anhelo nacional de la construcción de las líneas férreas en un momento en que los ingresos del Estado subieron de la suma de trece, de catorce millones de soles a veinticinco, a mérito de las leyes que se dieron sobre la recaudación de los impuestos al tabaco, a los alcoholes y al azúcar, y entonces, señor, se inició una política francamente ferrocarrilera, teniendo en cuenta que se trataba de una labor reproductiva. Y tenemos que desde 1905 hasta 1912 los mensajes presidenciales presentan como timbre de orgullo para la administración respectiva, la iniciación de algunas obras, los estudios preliminares o definitivos sobre otras y, en general, partidas gruesas en el Presupuesto de la República para atender a estos fines. Aún en la época de mayor aflicción, cuando los conflictos con Bolivia y con el Ecuador agotaron nuestro tesoro y cuando la ley del balance anulaba las iniciativas de los representantes, sin embargo, ningún Presupuesto hasta 1912 dejó de consignar la partida de un millón de soles para la construcción de ferrocarriles.

He escuchado con complacencia la voz de los distintos representantes pidiendo que en sus respectivas zonas se construyan ferrocarriles. Ha



Este es el estímulo patriótico el que ha impulsado a los representantes de las distintas provincias de la República a solicitar que se construyan ferrocarriles. Así, ayer, el diputado por una provincia de San Martín manifestó a la Cámara que no debía olvidarse que había una región importante, digna de la atención del Congreso. Fue tanto el calor de su señoría al defender este punto, que yo creí, con sinceridad, que el final de su discurso iba a ser resueltamente a favor de que se consignara en el proyecto de Presupuesto de 1918 la suma de Lp. 500,000, pero la conclusión no estuvo en armonía con las premisas sentadas. Si me permite su señoría, debo decirle, casi plagiando a un representante en una situación igual, que su peroración me parecía a ese famoso parto de los montes que anunciaba un gran alumbramiento y fue seguido de uno muy pequeño. La ejecución del ferrocarril al Ucayali y del de Paita al Marañón y los demás, regularen inevitablemente consignar, no la partida de dos millones quinientos mil soles, sino la partida de cinco millones.

El señor REATEGUI. — Pido la palabra.

El señor SALAZAR Y OYARZABAL (continuando). — Porque hay que tener en cuenta, señores, y también me voy a permitir llamar la atención del señor Ministro de Fomento sobre este punto, que en la actualidad hay un ferrocarril cuya construcción está acordada sobre la base de un contrato, y es el ferrocarril del Ucayali; hay otro ferrocarril que también ha merecido de parte del Poder Ejecutivo y de parte del Congreso la atención debida, y es el ferrocarril de Ayacucho. Y estos recuerdos, señor Presidente, los hago a fin de justificar que yo no pueda concebir la posibilidad de que líneas férreas de esta importancia se lleven a la práctica por la administración. Es elemental en las escuelas que la administración es dependiente y no llena debidamente su fin. Los ferrocarriles de la República se construyeron, respondiendo a orientaciones definidas de los gobiernos, levantando grandes empréstitos. Pretender hacer ferrocarriles destinando para el objeto sumas fijas para que se haga determinado kilometraje, es olvidar por completo las enseñanzas de los grandes países y las muy amargas que nosotros hemos saboreado.

Hay una memoria de la labor de la administración de 1904, cuando construyó una sección de Sicuani al Cuzco y otra de la Oraya a Huarí. Y las dificultades que entonces se presentaron, indujeron a ese mismo Gobierno a hacer un arreglo más o menos ventajoso con la Peruviana, para entregarle esas líneas. Sobre todo, se-

ñores, en esta materia, el porvenir del Oriente, a que se refirió el señor Reategui, fue, contemplado, y en la actualidad existe la ley respectiva; mientras no haya una derogatoria, una rescisión o un abandono por parte del contratista, depende de la gestión gubernativa llevarla adelante. No hay abandono, tampoco, respecto del ferrocarril a Ayacucho, porque, repito, el proyecto fue aprobado en la Cámara de Diputados y pasó en revisión al Senado. Y a este respecto, cuando escuchaba al señor Ministro de Fomento decir que sólo había 70 kilómetros estudiados en la línea de Huancayo para Ayacucho, yo recordaba que, como miembro de la Comisión de Obras Públicas, en 1907, leí con la ligereza con que indudablemente tenía que hacerlo y no teniendo conocimientos técnicos sobre la materia, leí los estudios de los ingenieros Weber, Valderrama y Arancivia, sobre la proyectada línea; últimamente he tenido a mi disposición los estudios llevados a cabo por la casa Eddy Perrin Company, con el respectivo informe de los ingenieros Valdizán y Arancivia, en cuyos documentos se encuentran declaraciones tan terminantes como las siguientes. El informe expedido por el señor Arancivia, por orden del Ministerio de Fomento, dice: (Leyó) "la primera sección está concluida; en la segunda es preciso hacer ligeras modificaciones".

De manera que según este estudio, que supongo es el definitivo, sobre la construcción del ferrocarril de Huancayo hasta Ayacucho, pasando por la ciudad de Huancavelica, punto importantísimo.

El señor MINISTRO DE FOMENTO (Interrumpiendo). — Permítame el señor Salazar y Oyarzábal decirle que conforme a ese estudio, el ferrocarril tendría un 9 por ciento más de argo que si se llevara por la cuenca del Mantaro. Por eso el Ministerio designó una comisión para el estudio de los proyectos del señor Weber, pasando la línea por Lircay y, a la vez, para el estudio de la cuenca del Mantaro, que hasta la fecha no ha sido estudiada definitivamente por nadie. Y por eso he manifestado que no podía comprometerme a construir la línea de la Mejorada hacia adelante, mientras que un ingeniero no me dijera por dónde debe ir esta línea.

El señor SALAZAR Y OYARZABAL (continuando). — En todo proyecto sobre construcción de ferrocarriles, hay tres cuestiones: la cuestión del principio, la cuestión de la eficacia y la cuestión técnica; las dos primeras corresponden al Parlamento dilucidarlas; la última, o sea la cuestión técnica, depende del Ministerio de Fomento. De manera que a este respecto acepto la observación del señor Ministro. Por esto, si el estudio del señor Arancivia, que el Ministro de



esa época, de 1915, considera como bien hecho, no está de acuerdo con la opinión técnica del señor Ministro de Fomento que, como ingeniero, puede divergir en cuanto a este estudio; yo tengo que tomar las cosas como se presentan y después de conocer los estudios de los ingenieros Weber y Valderrama, practicados en 1907, y de conocer estos informes, que son estudios definitivos presentados sobre ese ferrocarril y que han merecido la aprobación sobre la primera parte y respecto de la segunda sólo se han hecho observaciones en cierto modo de detalle, tengo que concluir que esos son estudios verdaderos.

En el proyecto venido en revisión del Senado, después de que se ha contemplado que los ferrocarriles al Oriente y el de Ayacucho dependen en cierta manera, no en cierta manera, sino efectivamente de las medidas que el Gobierno pueda dictar, el uno, y el otro depende del Congreso, porque ya, repito, está en tramitación ese proyecto, en virtud del cual se autoriza la emisión de bonos al 90 por ciento con servicio acumulativo del 6 por ciento, 5 por ciento para intereses y 1 por ciento para amortización, sobre la base de 8 a 9 millones de dólares, o sean 16 millones de soles. De manera que estando en trámite este proyecto, el Gobierno tiene en sus manos los recursos, o para desahuciarlo por completo o para hacer las modificaciones que crea convenientes. Y debo decir que el señor Juan Garland, comisionado de la casa Eddy y Co., me ha manifestado que en distintas oportunidades aseguró al Gobierno que su representación siempre persistía en el propósito de llevar adelante su empeño.

El proyecto venido en revisión del Senado contempla la construcción del ferrocarril de Puno al Desaguadero, y yo quiero presindir, señor Presidente, de las pequeñas objeciones hechas a la construcción de esta importante vía, para decir simplemente que la comisión del ferrocarril pan-americano, que ha estudiado todo este trazo hasta la Argentina, en el importante informe que sometió al departamento de Estado, manifestó que era una de las vías más importantes y un tramo indispensable de ese ferrocarril pan-americano. Según los estudios hechos por esa comisión, el desarrollo de este ferrocarril era de ciento cincuenta kilómetros, partiendo de la estación de Puno hasta Guayqui y creyendo que podía ser de vía angosta, de 1 metro de ancho, estimó su valor en 350 mil libras, es decir 3 millones 500 mil soles; naturalmente habría que modificar esos estudios sobre la base de la vía ancha, es decir, para convertir la vía angosta en vía ancha, porque indudablemente tiene que adaptarse al an-

cho de la vía de Murendo, y entonces podría estimarse el valor de ese ferrocarril en 6 o 7 millones de soles maximum.

Refiriéndome a algunas observaciones respecto a que el terreno entre Puno y el Desaguadero es fangoso, debo manifestar que eso no es exacto; si se va de Puno por Pomata y Yunguyo al Desaguadero, verdad que hay algunos fangales, pero atravesando directamente de Pomata a Zepita, que sería el trayecto del ferrocarril, es un terreno que soporta perfectamente la implantación del material fijo y rodante necesario para el servicio.

Pero, señor, la importancia de esta vía no sólo comercialmente, y sobre este punto debo desterrar la idea insinuada por un señor representante de los "ferribots", que hacen el servicio en el puerto de Nueva York y en Copenhague, porque no son adaptables, absolutamente, al lago Titicaca, donde reinan temporales más fuertes que los del mismo Océano. No, el ferrocarril tendría un fin comercial, porque, indudablemente, atravesaría toda la provincia de Chuquito, o, siguiendo otro proyecto que últimamente ha merecido también una propaganda insistente de la prensa boliviana y que indudablemente tendrá que estudiar el Gobierno y tendrá que contemplarse, seguiría por el noroeste del lago. El señor Ministro habrá sabido, como la Cámara también, que se ha hecho una propaganda bastante activa en la prensa de Bolivia respecto de la construcción de un ferrocarril que, partiendo de Juliaca y atravesando el río Ramis, llegaría a Puerto Pardo y por el noreste del lago iría a la importante provincia de Sorata, en Bolivia.

El señor Ministro había dicho, al día anterior, que algunos productos de Corocoro y demás lugares de explotación van por la cordillera. Esto es efectivo: hay datos perfectamente autorizados para conocer que muchas veces los comerciantes bolivianos abandonan la línea de Oruro, Antofagasta y de La Paz a Arica para exportar sus productos por la línea peruana de Mollendo. Por lo tanto esta línea vista desde su aspecto comercial tiene una gran importancia.

Pero doblemente importante es desde el punto de vista estratégico, porque esta cuestión es necesario contemplarla teniendo en cuenta cuál ha sido la variación de la política boliviana en los últimos tiempos. En 1904 el protocolo Heriberto Gutiérrez-Barros Borgoño, hizo concebir a Bolivia que tendría un puerto en el Pacífico con la protección de Chile; pero, con posterioridad, esos rumbos han cambiado. Y entonces el criterio del Gobierno peruano tiene que desarrollarse tomando no sólo como de-



es un señor diputado el día de ayer una posible invasión parecida a la del año 45, sino esa mancomunidad, esa solidaridad del año 1879, y teniendo en cuenta las dificultades de entonces para trasladar los contingentes bolivianos, escasos en material y en hombres, y las dificultades para atravesar el lago con sólo dos vapores, el Yapura y el Yavari, comprenderá hoy que el desarrollo que hemos obtenido y el progreso que hemos alcanzado, hacen que esas dificultades subsistan. Mientras que un ferrocarril de Puno al Desaguadero llevará a Bolivia el contingente de influencia del Perú y sucederá lo que el señor Escardó ha visto en el Cerro de Pasco, lo que ha visto en la Smelter: esas locomotoras conducidas por americanos que llevan ideas de progreso, estimulan vivamente a los pueblos y la influencia intensa desarrolla su engrandecimiento. Eso pasa en Bolivia, donde los ferrocarriles de Antofagasta y de Arica llegan a las estaciones terminales de Oruro y de La Paz, con el elemento chileno que allí sobresa; y si nosotros, dueños de la importante línea de Mollendo, logramos llevarla hasta Guacuí, entonces habría un control perfectamente definido de la influencia peruana sobre la otra influencia ya desarrollada. No es posible suponer que la construcción de esta línea férrea sea un peligro para la República. No, señores, mucho más si es indudable que la línea de Ayacucho al Cuzco es de difícil ejecución. La Compañía y los ingenieros que vinieron para trazar el ferrocarril pan-americano revelaron que uno de los puntos más difíciles era la construcción de la línea de Ayacucho al Cuzco, y que se necesitaba un gasto de energías, de hombres y de dinero que nuestra situación económica no podría permitir en corto tiempo.

El señor Ministro decía ayer que la construcción de la línea de Puno al Desaguadero iba a dejar este ramal desconectado de la línea principal; pero yo debo decirle que concepto que hoy por hoy debe haber dos centros de resistencia, uno en la capital y otro en el sur, comprensivo de Arequipa, Puno y Cuzco, plazas que tienen suficientes elementos para atender a las variadas exigencias de cualquier orden en toda la República, y entonces el ferrocarril de Puno al Desaguadero, por uno o por otro lado del lago, por aquel que el Ejecutivo estime más conveniente a los intereses nacionales, sería un factor importantísimo, no sólo para el desarrollo de esa región, fin comercial secundario, sino conforme al plan estratégico militar que, como sabe el señor Ministro, hoy preocupa a todos los países y respecto del cual debemos tener la previsión de esta-

diario, porque es indudable que hay que aprovechar la enseñanza de la actual guerra europea. De modo, señor, que el proyecto para la construcción de una línea de Puno al Desaguadero, no es tan efímero ni tan inconveniente como se pretende. No, señores, quien haya leído los conceptos emitidos en el opúsculo magistral publicado por Alberto Gutiérrez, ministro de Bolivia en el Ecuador, tiene que concluir que la influencia peruana tiene que ejercitarse fuerte y vigorosamente en Bolivia, como se ejerció en época más feliz en que la recaudación de los alcoholes estaba en manos de industriales del Perú y fue necesaria toda la influencia chilena para quitar de sus manos el manejo de ese importante ramo. De modo, señor, que yo creo que dentro de un criterio comercial y estratégico, esta importante línea debe merecer la atención preferente del Poder Público.

El señor Ministro de Hacienda dijo: el Presupuesto ha sido enviado a la Cámara balanceado y la suma de quinientas mil libras va a desequilibrarlo por completo, y esto no es posible. En este asunto, señor Presidente, disiento de la manera de apreciar el cómputo que se hace de las entradas y salidas del Estado por el señor Maldonado, como disenti ayer de una idéntica apreciación del señor García y Lastres. Tanto el señor García y Lastres como el señor Maldonado nos decían: es preferible que haya superávit; es preferible que los proyectos de Presupuesto no pequen por exceso, sino por defecto, porque, indudablemente, si en el ejercicio se obtiene un superávit, se beneficia la Caja del Estado; si hay un déficit, entonces las dificultades públicas surgen. Se refirió el señor Ministro, entiendo que a la opinión de algún tratadista; pero ese tratadista creo que era español. Yo en esta materia he considerado que los hombres de finanzas son los ingleses, y el mejor Ministro inglés, es aquel que, por la apreciación directa, computa los ingresos del Estado. Durante la actuación del Ministro inglés Gladstone el total de ingresos, en su apreciación sólo tuvo una diferencia de 4 por ciento.

El señor MINISTRO DE HACIENDA (Interrumpiendo). — En Inglaterra, las Cámaras no aumentan los gastos.

El señor SALAZAR Y OYARZABAL (continuando). — Esa es la apreciación directa del Gobierno; pero el caso es éste: cuando un Ministro en su apreciación directa no está acertado, las Cámaras tienen que contemplar el caso, porque cuando se ve que un pliego de ingresos ha sido calculado en 30 millones de soles y en el ejercicio de Presupuesto re-



sulta que esos ingresos llegan a 39 millones, es deber del Parlamento intervenir. Y esto es lo que ha ocurrido entre nosotros.

El señor MINISTRO DE HACIENDA (interrumpiendo). — Eso no es cierto.

El señor SALAZAR Y OYARZABAL (continuando). — Si, señor, y se lo voy a probar al señor Ministro: los ingresos ascienden a 39 millones.

El señor MINISTRO DE HACIENDA. — Este año, pero no en el anterior.

El señor SALAZAR Y OYARZABAL (continuando). — A eso voy. El señor Ministro dice que las Cámaras inglesas no aumentan los gastos; pero no es así, porque tienen la certeza de que hay un Ministro de Hacienda que les presenta por medio de la apreciación directa las verdaderas rentas nacionales; pero, repito, cuando como en el Perú, se ve que el Ministro de Hacienda, en 1916, nos presentó un proyecto de Presupuesto con 30 millones de soles y las entradas pasaron de 39 millones, hay el derecho y la obligación, de parte de las Cámaras, de intervenir en el monto de los ingresos, porque la no consignación de una suma proporcionada, da lugar a esto: al estancamiento, a que no se satisfaga las necesidades de la Nación, y a que se dé a los dineros del Estado inversión distinta de la reclamada por obras de necesidad y utilidad públicas.

Así sucede hoy, y me felicito mucho de la intervención del señor Ministro, para manifestar que cuando se presentó el proyecto de Presupuesto el año 15, el señor García y Las-trés hizo las mismas declaraciones que su señoría ha hecho al presentar el actual proyecto, en orden a que no habían otras iniciativas; y entonces, todas las iniciativas de los representantes quedaron esterilizadas. He hecho este recuerdo y he citado este antecedente, para hacer notar el derecho que tenemos de exigir, de parte de la Administración, un poco más de exactitud en la apreciación de los ingresos. Cuando se discutía el Presupuesto de 1916 y se trató de balancearlo, el dictamen de minoría, en todos los renglones, consignó cifras superiores a las proyectadas; y las consignó con timidez porque, por ejemplo, tratándose de aduanas marítimas, el proyecto del Ejecutivo consignaba 7 millones, y la Comisión en minoría 8 millones y medio; y lo que pasó en el ramo de aduanas marítimas, ocurrió en el guano, en el estanco de tabacos, en el correo, y en los impuestos a la exportación. En concepto de estos impuestos, en el Presupuesto para 1916, se consigna la partida de 2 millones 700 mil soles, a pesar de todas las protestas de

los diputados que intervinieron en el debate, que pedían que se consignara 3 millones 100 mil soles. Pues bien, produjo 4 millones 800 mil soles; de manera que cuando el Presidente de la República anunció al Congreso en su mensaje de 1917, que sobre lo presupuesto había un mayor ingreso de 8 millones 550 mil soles, para la minoría ese mayor ingreso no fue una sorpresa; según el dictamen presentado, el mayor ingreso sólo hubiera sido de 3 millones 200 mil soles, porque todas las rentas estaban más o menos apreciadas no con criterio optimista, sino con criterio realista. Por eso vuelvo al punto y le digo al señor Ministro de Hacienda que si en Inglaterra hay un Ministro de Hacienda que falla en sus cálculos, no es sino en el 4 por ciento sobre el total, sobre el conjunto del Presupuesto, y en el Perú, el Ministro de Hacienda ha fallado en una proporción de casi el 20 por ciento, por lo que hay el derecho y la obligación por parte de las Cámaras de llamar la atención al Administrador Público para una mejor computación de los ingresos; que esa mejor computación de los ingresos debe venir, se prueba, señor, apelando al mismo mensaje presidencial; según este mensaje, apreciando el rendimiento de las rentas públicas hasta el 30 de junio de este año, y quedando pendiente todavía algo de la renta por recaudar del ejercicio de 1916, se confiesa que en el primer semestre han ingresado a las arcas públicas 2 millones 14 mil libras; y como el sistema que aquí se lleva es el automático, el proyecto de presupuesto cuando menos debe tener una cifra de cuarenta millones 300 mil soles, sin embargo, se presenta con 39 millones de soles, sin tener en cuenta el proyecto de impuesto progresivo al azúcar, aprobado en la Cámara de Diputados, y que si se hubiera aprobado en el Senado, o si la fórmula hacendaria que ha triunfado en la Legisladora llegara a ser ley, vendría a aumentar los ingresos nacionales con más de dos millones de soles; y entonces un presupuesto perfectamente apreciado nos daría, señor, 42 millones de soles, no con el criterio optimista, sino apreciado con ese mismo criterio realista, y prescindiendo de cuáles han sido los distintos renglones de los mayores ingresos: sin referirme a esa baja que nos ha anunciado el señor Ministro en el renglón de aduanas fluviales, sin tener en cuenta que los países como Iquitos, donde hay abundantes vías de comunicación como son las fluviales, cuando ven que un producto decrece, como el caucho, hay iniciativas o compensaciones que traen otros productos como el algodón que está prosperando, y cuando las importa-



siones en un momento bajan, las exportaciones suben; y a la inversa. Y es así, señor, cómo habiéndose colocado la partida de sesenta y nueve mil libras, la aduana de Iquitos ha producido ciento dos mil, un millón y pico de soles; y al treinta de julio de este año tengo entendido que ha producido ochenta mil libras; y al treintauno de diciembre producirá millón y medio de soles. Por consiguiente, señor, aquí tenemos dentro de la misma apreciación y del análisis de las partidas del Presupuesto, hechos con la mayor tranquilidad y tomando como base la memoria del señor Ministro de Hacienda, tenemos que este proyecto de Presupuesto que nos ha mandado el Gobierno, de treinta y nueve millones de soles, puede perfectamente, con sólo la aprobación del impuesto progresivo al azúcar o de la nueva fórmula que lo reemplace, puede elevarse perfectamente a cuarenta y dos millones. Y si los gastos públicos están reducidos en el Presupuesto a treinta y nueve millones, tenemos allí, señores, tres millones de soles más para dedicarlos a la construcción de los ferrocarriles.

Pero no sólo eso, señores: yo he escuchado las patrióticas iniciativas de los señores Malaga Santolalla, Ramos y Rarria sobre distintos proyectos más o menos deslumbrantes, pero que a mi juicio no tienen una finalidad práctica; voy al hecho, a lo que se consigna en documentos oficiales, a lo que es posible dentro de la situación actual. Y dentro de esta situación, al estudiar el proyecto de Presupuesto para 1918, repito, he descubierto o he anotado: primero, que como dije al principio, la orientación gubernativa era completamente distinta a la construcción de los ferrocarriles y, segundo, que lo que constituye el programa del Gobierno es el pago de las deudas públicas. Y a ese respecto yo diferencié la condición de los particulares de la del Estado; concepto que un particular que no paga sus deudas está en condición bochornosa; un Estado es inmortal, no es como el particular, que tiene limitada su existencia. Los Estados nunca están condenados a la ruina, y en esos mismos países, de finanzas averiadas, y en momentos difíciles es cuando se despierta el talento de los financieros para mejorar las condiciones del Estado, es cuando se encuentra en su suelo los venenos de riqueza, es cuando aún el mayor gasto que origina un país que debe una ingente cantidad, no está perdido si hay la posibilidad de encontrar nuevos recursos para satisfacer las deudas.

¿Qué sería, señores, actualmente de Francia, de Inglaterra y de los países que luchan, si esa continuación y acumulación de deudas los

detuviera en el campo donde están luchando? ¡No, millones, billones de dólares van a prestarse a esos países! En Inglaterra nos encontramos con los fuertes gastos y las enormes partidas que se votan, ¿por qué? Porque ese país sabe que en esta lucha todo eso tendrá que venir con creces.

¿Y nosotros en esta emergencia vamos a circunscribir todo nuestro plan simplemente al pago de las deudas, que será muy honrado y muy laal, pero dejando abandonada esta importante iniciativa de la construcción de los ferrocarriles y otras de esa misma naturaleza, por atravesar este período agónico en que estamos? ¡Creo que nó!

Pero no es tan radical mi tesis: abogo por que se atiendan las obligaciones del Estado, pero al mismo tiempo que se destinen otras sumas a impulsar estas obras que indico.

Según el mensaje presidencial, del 15 de agosto de 1915 al 30 de junio de 1917 se ha pagado la importante suma de 16 millones de soles. De estos 16 millones de soles, 9 millones 360 mil corresponden a la amortización y 5 millones y pico al servicio de intereses; pero a esta suma hay que agregar lo que se va a pagar del 31 de julio al 31 de diciembre; porque si hubo un mayor ingreso, hay que aplicarlo al pago de deudas públicas, dejando reservado un stock de un millón de soles. ¿Qué partida figura en el Presupuesto de la República para la amortización de la deuda nacional? La partida de 7 millones 250 mil soles, de los cuales, haciendo un cálculo más o menos acertado, tomando los datos de los ejercicios de 1915 y 16, 3 millones y medio hay que dedicar para cautelar el honor de la palabra empeñada, a fin de no dejar intereses por pagar. De los 7 millones y pico, no quedan, pues, sino 3 millones, que unidos a los otros 3, son 6 y allí no está la partida de ferrocarriles? Este no es, pues, un criterio optimista, señor Presidente. Debo recordar que el señor García y Lastres afirmó aquí que aún considerando los impuestos de exportación, no se obtendría un centavo más de lo que él preveía y yo sostuve que la realidad sobrepasaría a las previsiones y los hechos me han dado la razón. Yo emplazo al señor Ministro de Hacienda, y deseo que continúe su administración hasta el año próximo, para que me diga si, confirmándose mi predicción, el Presupuesto de la República no sólo llegará a 43 millones, sino que pasará de esa suma. Hay que tener en cuenta que el Estado puede hacer uso de esas operaciones financieras que todos los países hacen en los actuales momentos. ¿Y no podríamos por este medio opte-



ner sin esfuerzo la suma de cinco millones de soles? No se trata de que inmediatamente vayamos a adquirir rieles y tenderlos para que en el acto se abran los túneles y se hagan los terraplenes. No; quien legisla no legisla sino para diciembre del año entrante, es decir, para una fecha en que las rentas estén recaudadas, en que las comisiones de ingenieros hagan todos los estudios, en que el Ejecutivo haya estudiado el gran problema del desarrollo ferroviario y entonces, con conocimiento de causa, empezará la construcción.

Desde luego, hay algunos ferrocarriles, como el de Chilte a Cajamarca, como el de Chimbote a Recuay, como el de Huancayo a la Mejorada y Huancavelica, que, indudablemente, con unos pocos rieles y un trabajo más o menos intensivo, tienen que continuarse; pero la consignación de una partida fuerte en el Presupuesto de la República, para mí significa que en cualquier instante el Ejecutivo está con los elementos en la mano y por lo mismo puede llegar a la contratación de un empréstito ferroviario, como el que contrató Bolivia con la casa Spyer o recurriendo a cualquiera otra operación que le permita atender a esta emergencia.

Sabido es, señores, que más que con cañones con las dobles y triples líneas de que dispone Alemania hacia las fronteras ha llegado a obtener las ventajas que todos conocemos en esta guerra mundial; y hoy mismo, luchando en estas condiciones, se tienden rieles. Indudablemente que nosotros no vamos a conseguir tan baratos como se piensa los materiales necesarios para las vías férreas, es necesario tener en cuenta que esa construcción tiene que llegar en cierto momento a su límite y entonces el gobierno está en la obligación de aprovechar el mejor momento para esas construcciones.

Por eso, señor, como decía al principio, yo considero que este importante debate, que se ha prolongado por muchos días, significa una conquista del Perú por medio de su Parlamento, y este gran plan de construcciones, a la verdad que está en armonía con la iniciativa desarrollada por la administración de 1903 y las demás, del mismo color, que le sucedieron. Entonces, la base fué la construcción de ferrocarriles que debían conducir al país a su resurgimiento; y si como parece, enmendando el rumbo por medio de su ministro, el Ejecutivo anuncia que está dispuesto a aceptar una partida de 2 millones 500 mil soles, entonces se presenta el caso de que los Representantes de la minoría abogan por dar mayores elementos al

gobierno, situación completamente distinta a la de otras oposiciones que tratan de restringir esos elementos.

Yo creo que desde 1903 se inició una labor ferroviaria que debe ser continuada sin quebranto; cuando se trata de una labor patriótica, aunque pertenezca a encontradas iniciativas, pero que revela un ideal, los representantes estamos en el deber de sostenerla continuando la obra de los ferrocarriles, respecto de lo cual, repito, ya he hablado multitud de veces en la Cámara, sin que desgraciadamente se hayan realizado todas estas importantes obras.

El Parlamento, señor, debe tener presente que no es una penosa carga para el Estado la de 500 mil libras, que no se van a llevar a inmediato efecto esas obras; y estoy seguro de que el Estado en el transcurso de este año de la administración tendrá buen criterio para apreciar el rendimiento de las rentas nacionales a fin de que remita al Congreso los proyectos necesarios tendientes a proseguir esta importante obra de los ferrocarriles; pero mientras tanto, la consignación de 500 mil libras en el Presupuesto hoy significa para el país el anuncio de que se van a necesitar braceros que tendrán la virtud de calmar la miseria pública; que se va a entrar en un período de actividad para emprender esas iniciativas; y es así como a una labor hacendaria y ferroviaria fructífera, ha de seguir una administración política definida, por la que debe entrar el Ejecutivo abandonando sus antiguos rumbos en provecho de las verdaderas conveniencias nacionales e inspirándose en los ideales del Parlamento.

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

El señor MINISTRO DE HACIENDA.— Señor Presidente: La deferencia que me merece mi antiguo amigo el señor diputado por Huancané me determina a darle una brevísima respuesta, no obstante de que no es esta la oportunidad para tratar todos los tópicos a que se ha referido el señor diputado, porque no estamos discutiendo en este momento el Presupuesto de la República sino el punto concreto de los ferrocarriles; pero, en fin, puede aceptarse que para llegar a este resultado él haya querido hablar de que es posible aumentar algunos ingresos y disminuir ciertos egresos.

El señor Salazar y Oyáñez ha principiado por criticar la conducta del Gobierno, manifestando que ya este debate no era un progreso, puesto que en el actual Presupuesto no había partida alguna para ferrocarriles y va a haberla a virtud de



este largo debate. Sobre este punto debo yo contestar lo siguiente: el Gobierno se ha ocupado de este asunto de los ferrocarriles, ha votado créditos que han sido justamente criticados por algunos señores diputados, y esos créditos importan en conjunto cuarenta y mil libras dentro del actual ejercicio; por consiguiente, el Gobierno que adopta esta política no puede ser acusado de que se desatienda de construir ferrocarriles. Y si bien es cierto que en el proyecto de Presupuesto para el año próximo—en el cual declaro que yo no he tenido la menor intervención, puesto que ha estado formado y lo he encontrado así el 28 de julio, día en que tuve el honor de aceptar el Ministerio de Hacienda—no se ha consignado partida para ferrocarriles, ha sido porque entraba dentro del propósito del Gobierno presentar nuevos proyectos durante el curso de la Legislatura ordinaria, a fin de haber incorporado la renta suficiente para construirlos, aun cuando el momento no es el más propicio para intensificar un plan en este orden.

El señor Salazar y Oyarzábal ha criticado también los Presupuestos anteriores, formados por la actual administración; ha dicho que en 1915 y 1916 se ha calculado extremadamente bajos los ingresos, y que, por consiguiente, este antecedente justificaría perfectamente que en esta hora se pueda revisar el Presupuesto y atribuirle mayores ingresos. Vuelvo a repetir, con motivo de este asunto, lo que dije en algunas de las sesiones anteriores: yo creo que absolutamente se hace daño al país calculando bajos los ingresos, y si se hace un mal profundo, se impide realmente que se cumplan las partidas destinadas para Obras Públicas cuando se calculan mal ingresos o exageradamente. Si queremos realmente hacer ferrocarriles necesitamos calcular bajo, para que haya la completa seguridad de que puedan invertirse los fondos, pocos o muchos, que se destinen a ese objeto.

Que no es mal sistema administrativo aquel a que me estoy refiriendo, lo comprueba el hecho de que cuantas leyes han fijado más o menos gruesas partidas para ferrocarriles, no han tenido ejecución. ¿Por qué no se han cumplido? Porque los Presupuestos estaban mal calculados; porque si bien es cierto que en las cuentas relativas a los ejercicios anteriores aparecen los ingresos produciendo mayores rendimientos, es también el hecho cierto y efectivo de que los egresos se habían calculado bajos, con menos de lo que realmente correspondía. Con semejante sistema era racional, per-

rectamente explicable ir al fracaso; y eso es lo que ocurrió durante administraciones pasadas que no pudieron hacer ferrocarriles no obstante de que tenían una gruesa partida para ese servicio.

Ha dicho también el señor Salazar y Oyarzábal que en Inglaterra los presupuestos apenas dejan fallas de cuatro por ciento. Es posible que eso sea así; pero 4 por ciento sobre miles de millones representa una suma enorme y que deja margen para atender lo imprevisto.

Sabe también el señor Salazar y Oyarzábal que el sistema que se adopta en Inglaterra para calcular el Presupuesto es completamente distinto del que adoptamos nosotros. En Inglaterra el presupuesto está formado sobre la base de la apreciación directa, y el criterio de la apreciación directa tiene por fundamento, por base inconvencional, los cálculos que hacen los empleados del departamento del tesoro; por consiguiente, la Cámara tiene que asentir a esos cálculos. Pregunto yo ¿aquí podría ocurrir semejante cosa, cuando el señor Salazar y Oyarzábal quiere alterar desde el primero hasta el último de los renglones de ingresos? ¡No! Ese sistema, pues, no es adaptable aquí. Aquí lo único que se puede hacer es aplicar un criterio matemático con ciertas correcciones justificadas.

El señor SALAZAR Y OYARZÁBAL.—Mi argumentación se basa en el sistema automático, tomando como punto de partida los ingresos del primer semestre de 1917 que ascienden a veinte millones ciento cuarenta mil soles.

El señor MINISTRO DE HACIENDA.—Si toma S.Sa. como base este criterio, tiene que convenir en que las cifras tomadas por el Ejecutivo para el año próximo son aceptables, porque hay que tener en cuenta que no es un criterio inflexible, puesto que en algunos renglones acepta que puedan aumentarse y en otros que puedan disminuirse dadas las modificaciones que hechos posteriores justifican. Como no era esta la oportunidad de calcular el Presupuesto, no puedo entrar a hacer un examen detallado del asunto, pero puede recordar estos dos puntos. Ha estimado el gobierno conveniente reducir la cifra relativa al cobre, porque no sería posible señalar con precisión en esta oportunidad el precio medio de ese producto, puesto que el cobre ha bajado a consecuencia de la actitud de algunos gobiernos que han llegado a fijar precio y por la crisis del transporte. Respecto del petróleo, la contribución ha sido aumentada. Ya se ve, pues, que por un lado es necesario disminuir y por otro aumentar; pero de



unas y otros hablaremos cuando tratemos el Presupuesto. El señor Salazar y Oyarzábal cree que puede incorporarse en el Presupuesto, no digo las 220 mil libras en las cuales estamos de acuerdo, pues ya aquí hemos aceptado que se voten 220 mil libras, sin perjuicio de que una vez sancionado el Presupuesto, pueda aumentarse a un millón de libras o más, si es que la Cámara se compromete a disminuir gastos, lo que no me parece probable.

El señor SALAZAR Y OYARZABAL.— Sin necesidad de disminuir gastos.

El señor MINISTRO DE HACIENDA.— Se han acordado gastos que pasan de 600 mil soles y quizás de mucho más.

El señor SALAZAR Y OYARZABAL.— No llegan a un millón de soles.

El señor MINISTRO DE HACIENDA.— Pero mientras no haya una actitud posterior del Congreso, evidentemente que no es posible determinar una partida. Ha criticado también el señor Salazar que se dedique una fuerte suma a pagar deudas. Me parece esto incomprensible en una persona ilustrada y de capacidad como el señor Salazar. ¿No comprende S.Sa. que pagar deudas es adquirir crédito y que adquirir crédito es la manera de disponer de los recursos necesarios para poder llevar a cabo obras de aliento?

Estas son las únicas observaciones de las que he podido tomar nota. Si no hago referencia a otras, es debido a la brevedad del tiempo. (Aplausos)

El señor REATEGUI.— Señor Presidente: Podía ser muy amplio en mi exposición, pero voy a ser breve en homenaje a la Cámara que ya está fatigada con este debate que ha ocupado con gran parte de la legislatura ordinaria y lo corrido de la extraordinaria.

Creo, señor Presidente, que para dar una ley se necesita ser sincero. En la exposición que hice en la sesión secreta de ayer, probé que los ferrocarriles a la montaña eran de vital importancia para la república; que eran esencialmente nacionales y esencialmente estratégicos, y me referí a otros puntos que no pude tratar en sesión pública; pero después de esa exposición en que probé la necesidad de esos ferrocarriles, acepto la partida de 220 mil libras, porque uno debe dar su voto para la dación de leyes reales y efectivas, y no para leyes que se queden escritas, por la imposibilidad material de darles cumplimiento.

El señor diputado por Huancané, cuya habilidad y competencia reco-

nozco, ha realizado una maniobra para procurar deslizar mi voto en favor de la partida de 500 mil libras; pero, señor Presidente, después de escuchar la palabra autorizada de los señores Ministros de Hacienda y de Fomento, que han declarado que tienen solamente 220 mil libras para ferrocarriles, sin abandonar esa gran idea ideal que todo peruano bien intencionado y patriota siente de salvar el oriente peruano, sujetándome a la realidad, votaré por esa partida de Lp. 220,000, que es efectiva y que ha asegurado el señor Ministro de Fomento que será bastante para el próximo año.

En cuanto al parto de los montes a que acaba de hacer alusión el señor representante por Huancané, debo volverle la oración por pasiva; me parece que el parto de los montes es el que va a resultar en la Cámara; después de tantos días de discusión queremos nuevamente votar 500 mil libras para ferrocarriles cuando no tenemos sino 220 mil libras, y este es, efectivamente, el parto de los montes.

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

El señor ULLOA.— Señor Presidente: No creo que habrá un solo momento el derecho de decir que en el curso de este extenso debate, la parte de división, la parte de disgregación, la parte de prolongación de él corresponde a los diputados que nos alzamos aquí de vez en tiempo para controlar los actos o la política del Gobierno. Creo que ninguno de los que están en tal situación parlamentaria ha formulado una sola objeción, ha propuesto una sola modificación, ni ha hecho atinencia alguna que importe, como acabo de decir, la prolongación del debate y la desarticulación de él; corresponden todas las iniciativas a los propios amigos y correligionarios del Gobierno que han creído, cuando vino el proyecto en revisión, que estaba mal concebido por el Senado, que no comprendía todas las necesidades ferrocarrileras de la Nación y que era indispensable adicionarlo con una serie de iniciativas tendientes a dedicar recursos más o menos cuantiosos a la prolongación o a la construcción de determinados ferrocarriles. Y es conveniente que antes de votarse este asunto quede de ello constancia, porque seguramente la opinión pública va a sorprenderse de que viniendo de donde han venido todas las observaciones al proyecto del Senado y todas las observaciones a las declaraciones sensatas, a mi juicio, de los miembros del Poder Ejecutivo, cuando se puso en discusión el asunto, terminen todos votando la



cuestión en los términos más o menos restringidos señalados por el Ministro de Fomento y robustecidos por las declaraciones del señor Ministro de Hacienda. Plantearon los señores Ministros aquí, como cuestión principal, casi como una cuestión de Gabinete, casi como una cuestión política, — que es en suma lo que va a determinar el voto también, — la de qué a juicio del Gobierno no se puede dedicar más de doscientas veinte mil libras a la construcción de ferrocarriles; y es contradiciendo a los señores Ministros y demostrando que se puede votar no las doscientas veinte mil que el Gobierno desea, sino las quinientas mil libras que el Senado propone, que se ha extendido el debate, presentando cada uno de los señores diputados que han intervenido en él, nuevas exigencias o demandando dentro de esas nuevas exigencias una preferencia particular para su propia iniciativa. Es así como hemos llegado a la situación en que nos encontramos, a esta situación de un debate exagerado y extenso, que, en rigor, ha vuelto a su punto de partida, después de escarceos inconmensurables por el campo de todas las necesidades ferroviarias de la República.

Yo, que personalmente tengo, como dije en otra oportunidad, un criterio absolutamente divergente del de todos los señores diputados en este orden de cosas, porque creo que no se puede dictar leyes ferroviarias de esta naturaleza y que no se puede hacer ferrocarriles como el Congreso lo desea, sino para mantener este solo concepto: que es necesario que la ley de ferrocarriles que se dé, sea una ley orgánica, que comprenda todas las necesidades de la Nación en este orden de cosas y que se subordine, aún dentro de la gran preferencia que tienen las obras ferroviarias, las unas respecto de las otras, a un plan económico general, que hasta ahora esperamos, desde hace dos años, a mérito de la promesa que nos hizo el anterior Ministro de Hacienda y que no llega todavía a conocimiento del Congreso.

Tiene mucha razón el señor diputado que acaba de precederme en el uso de la palabra, cuando expresa que al dar las leyes los representantes debemos ser sinceros. ¡Sí, señores diputados, perfectamente sinceros! ¡Nuestras opiniones, en el momento en que las producimos, deben ser las mismas que deben traducirse en los votos! ¡Los votos no pueden ser cosa distinta de las opiniones, porque entonces se ha defraudado la atención de la Cámara y del país disimulando sobre tópicos que se tenía la resolución de resolver, por el voto, en distinta forma!

En lo que a mí afañe debo decla-

rar esto: que cuando aquí se presentó el actual Presidente de la República a leer su mensaje, el 28 de julio, recogió con agrado estas declaraciones suyas, que consideré que sintetizaba la política del Gobierno en orden a los ferrocarriles y que sintetizaban también la apreciación de que todo peruano debería tener al respecto y más que todo peruano, todos y cada uno de los hombres dirigentes de la marcha gubernamental del país. Decía el señor Presidente de la República estas palabras, en el capítulo sobre caminos de su ya citado mensaje:

"El Gobierno tiene el más vivo empeño en la ejecución de la ley número 2323, porque considera que, por ahora, nada más trascendental puede hacerse en favor del progreso del país que la construcción de caminos carreteros; ya que las circunstancias actuales y más que ellos la falta de continuidad de los Gobiernos que me sucedieron en la política ferroviaria iniciada en 1903, así como las dificultades financieras en que ha vivido el país desde 1909, harían imposible, en el actual momento, reanudar la obra de los ferrocarriles suspendida desde el día siguiente en que terminé mi primera administración".

Yo recogí con agrado estas declaraciones, olvidando lo que dentro de mí fuere personal, dentro de mí fuere político, diré así, estimaba que hay en ellas de jactancia y de inexactitud, porque envuelven un juicio sereno y cierto de las necesidades del Perú en el momento en que se producían y en relación a nuestras capacidades en materia de comunicaciones internas; y como las recojí con complacencia, he considerado, desde el primer momento, como ya tuve ocasión de decirlo, he debido estimar que tratándose de ferrocarriles no podemos comprender una política como la que preconiza el Senado de la República en el proyecto que nos ha enviado en revisión y como la que preconiza aquí, también, junto con muchos otros diputados, el representante por Pacasmayo, cuyo idealismo en esta materia fui el primero en combatir. Hoy, con la misma franqueza y con el mismo criterio, voy a decir esto: que sin ser un hombre inculto, sin negar la importancia de ferrocarriles, sin contradecir declaraciones que he hecho aquí sobre la forma caprichosa en que se han manejado y, por desgracia, se siguen manejando las rentas públicas del país, yo no votaré en materia de ferrocarriles, ninguna ley de esta índole. Yo dejaré absolutamente las cosas como están para que el Gobierno siga construyendo los ferrocarriles de Huancayo a Ayacucho, de Chimbote a Reuay y aquel de Cajamarca que tiene



en estudio o en preparación, con los recursos que él mismo se ha fijado al margen del Presupuesto, mientras nosotros, estudiando mejor la situación económica, estudiando mejor las necesidades del país de lo que las hemos estudiado hasta hoy, no obstante la prolongación del debate, no obstante los estudios y las observaciones de los representantes, que estamos ya saturados en esta materia, que comprenda la organización de fondos suficientes, el desarrollo de la política relativa a ferrocarriles y el aprovisionamiento de los medios y elementos necesarios para llevarlos a cabo, todo con el fin de que ese programa ferroviario sea un programa trascendente, general, que repercuta, no sobre uno o dos presupuestos y sobre una o dos regiones del Perú, sino sobre toda la vida económica del país en un período más o menos extenso.

Digo esto y pido que quede constancia de mi manera de pensar, sólo como simple manifestación íntima de mi criterio en el cumplimiento de mis deberes de representante. Comprendo que es una opinión tardía, ineficaz, que no va a influir, naturalmente, en los conceptos ya formulados por la mayor parte de los señores representantes; pero lleno al hacerlo una satisfacción de mi espíritu que me obliga a establecer que este es mi modo de pensar al respecto. No de hoy, señor Presidente, y señores diputados, de muchos años atrás he sostenido estas mismas ideas y las he sostenido no por un espíritu de oposición a la política gubernativa, sino como derivación de mi personal observación y del estudio que de estas mismas materias se han hecho en los países congéneres del continente sudamericano. Para mí es una persuasión bastante vieja, como digo, la de que los ferrocarriles por sí solos no resuelven nada; resuelven sólo limitadamente ciertos problemas; pero no los resuelven de un modo absoluto; porque al lado de ellos hay otras grandes necesidades que satisfacer; hay otras fuerzas económicas que desenvolver, y si se quiere hacer grande y próspera una Nación, es necesario armonizar con todos estos factores la ejecución de los ferrocarriles.

Yo quisiera saber si alguien pudiera afirmar, si alguien se cree con autoridad suficiente para decir que sólo los ferrocarriles han hecho la grandeza de los países en que hoy son ellos el primer renglón de la vida económica. Si se sigue la curva del desarrollo de los ferrocarriles en la Argentina, por ejemplo, y la comparamos con la curva de la inmigración o con alguna otra curva económica o social, se verá, seguramente, que si estos ferrocarriles no han estado pre-

está preparado dentro de un concepto cedido por un movimiento inmigratorio han coincidido por lo menos con él y que a la sola idea de que iban a travesar las pampas argentinas, han ido con ellos, o antes que ellos, o al lado de ellos, los brazos que preparaban y labraban la tierra y que practicaban todas las labores agrícolas indispensables para que cuando penetraran en esos campos los ferrocarriles tuvieran producción que extraer y sirvieran así de elemento de desarrollo económico y social. Y eso que ha pasado en la Argentina, ha sucedido seguramente en el Canadá, en la Nueva Zelandia y en todos los países en que el desarrollo ferroviario representa una forma selecta, principalísima del desenvolvimiento económico. En el Perú, los ferrocarriles, como saben todos los señores representantes, no responden tampoco a una sola idea, sino a múltiples necesidades, a necesidades políticas, a necesidades económicas, a necesidades sociales, a necesidades de seguridad exterior o de orden internacional; a un conjunto de cosas tan abrumador, que para resolver nosotros y decretar que los ferrocarriles se lleven a cabo, necesitamos contemplar minuciosamente cien factores económicos, equilibrar los unos respecto de los otros; porque no podemos echarnos a construirlos ciegamente, atendidos a que en concepto de algunos señores diputados, son preferentes en relación con los intereses regionales. No, señores representantes: hay que considerar todos sus puntos de vista y entonces, equilibrando los unos respecto de los otros trazar un plan definitivo para su desarrollo y ejecución. Es esto lo que nosotros no hemos hecho y por eso, aún molestando, sin duda, a algunos de mis compañeros, expreso el concepto de que este proyecto, como otros, ha llegado aquí mal preparado, sin fuerza comprensiva alguna, dando lugar a lo que ha sucedido, a un debate extenso e inconexo, para volver, al fin y al cabo, después de 20 días de discusión, al mismo punto de partida, es decir, a las 220 mil libras que el Gobierno presenta como el "impase" definitivo en esta materia. Por eso me plego, como dije al principio, a los que opinan en el sentido de que dejemos hacer al Gobierno con esa suma lo que él entienda por el momento que es necesario en orden a ferrocarriles, y no porque conceptúe que no hay más recursos dentro del Presupuesto que destinar a este problema o que los cálculos hechos y las sumas propuestas deban tener una realidad intangible para no desequilibrar la vida fiscal, sino porque no creo en el provecho de este sistema. Sé perfectamente que el Presupuesto



to administrativo y político que el Parlamento debe contemplar; pero sé también que el Parlamento tiene capacidad para cambiar y modificar ese concepto en determinadas circunstancias. No creo tampoco, vuelvo a decirlo, que al Perú le falten grandes recursos que dedicar hoy a ferrocarriles; pero la verdad es que estamos resolviendo el asunto sin un concepto perfectamente claro de lo que se debe hacer en esta materia. Y como yo estimo que eso es así y que no estamos en este momento habilitados para extender voluntariamente la red ferroviaria nacional sin saber qué es lo que se va a producir, ni qué bienes públicos se van a derivar, yo me inclino a la situación limitativa que ha planteado el Gobierno. Y me inclino por tanta mayor razón cuanto que he aceptado ayer la iniciativa hecha por el señor Ministro de Fomento, en la sesión secreta de ayer, sobre hecho que felizmente no es secreto sino público por su naturaleza, para que presente, bien el Poder Ejecutivo, bien cualquier miembro de la Cámara, un proyecto de ley general sobre ferrocarriles, proyecto que comprenda la idea a que acabo de hacer alusión. Yo he recogido esta iniciativa y espero que el Gobierno hará honor a la palabra del señor Ministro de Fomento presentando dicho proyecto sino en la legislatura extraordinaria, en la legislatura ordinaria entrante. Si el Gobierno no lo hiciera, quépale al señor Ministro de Fomento la seguridad de que no faltará diputado que, consecuente con las ideas que aquí he vertido en este recinto, haga la presentación aludida.

Antes de que el voto se produzca quiero dejar constancia de este hecho: Desde 1915, en que comenzaron a hacerse efectivas las nuevas leyes impositivas propuestas por el Gobierno de 1904, hasta el 31 de diciembre de 1916, el Perú ha tenido como ingresos públicos la enorme suma de 400 millones de soles, ni un centavo menos. ¡Cuatrocientos millones de soles! Pues bien, recójase cada representante dentro de sí mismo y pregúntese ¿en dónde está, en qué se traducen esos cuatrocientos millones de soles? Sobre ellos tenemos, además, una deuda pública, por déficit de los presupuestos, por empréstitos para adquisiciones navales, por empréstitos para otras obras de distinta naturaleza, aunque muy escasas, según entiendo, de seis o siete millones de libras esterlinas consumidos también en servicios burocráticos y que la República debe. ¡Tenemos esa responsabilidad sobre nosotros! Pues bien, ¿dónde está el origen o la razón de ser de ese desastre? Está, todos lo sabemos, en la forma cómo se ha desarrollado la vida fiscal del Perú.

No voy a hacer reproches: anoto simplemente los hechos.

Si no salimos de esa vida fiscal, de ese régimen fiscal que nos consume, es inútil que pensemos en hacer leyes ferroviarias y en planes económicos de esta naturaleza. Necesitamos quebrantar tales prácticas y tales métodos, para entrar de lleno en otro camino: en el camino de la propulsión, del engrandecimiento positivo, del desarrollo de la riqueza; pero por medios reales y austeros. Mientras sigamos invirtiendo los recursos públicos en desarrollar el organismo administrativo únicamente, las nuevas leyes de ferrocarriles que se den, quedarán como las antiguas, simplemente escritas, sin más huella de sí que los reproches que unos a otros se dirigen los mandatarios de la Nación ante la opinión y ante la historia, inculpándose sus desvíos y determinando cada uno de ellos el lindero cronológico en que cesaron sus responsabilidades y comenzaron las de los otros! (Grandes aplausos).

El señor PRESIDENTE — Si ningún otro señor hace uso de la palabra, se dará el punto por discutido.

Se dió por discutido.

(Los señores Ministros de Hacienda y de Fomento se retiran de la sala).

El señor PRESIDENTE — No hay sino cincuenta y siete señores representantes en la sala. La votación tendrá lugar el día lunes. Cito a los señores diputados para el lunes próximo a las cuatro de la tarde. Se levanta la sesión.

Eran las 8 h. 10 m. p. m.

Por la Redacción.

L. E. Gadea.

## CAMARA DE DIPUTADOS

Sesión del lunes 5 de noviembre de 1917

Presidida por el señor Juan Pardo

**SUMARIO.**—Orden del Día.—Se declaró expeditos para incorporarse a la Cámara al señor Oscar Mavila, como diputado propietario por Ucayali, y al señor Francisco de P. Secada, como diputado suplente por Alto Amazonas. —Los señores Mavila y Secada prestan el juramento reglamentario.

Al voto el artículo 10. del proyecto en revisión para construir ferrocarriles en la República, fue desechado, poniéndose en debate el proyecto de la Comisión de Obras Públicas, con asistencia de los señores Ministros de Hacienda y Fomento, don Baldomero F. Mai-