

van a pagar los intereses del empréstito.

El señor SAYAN PALACIOS (interrumpiendo).—Permitame el señor Ministro una interrupción. ¿Puede decir a la Cámara algunas palabras con respecto a la génesis de este empréstito con el Banco Italiano? ¿Fue ese Banco quien se apersonó al Gobierno ofreciéndole este empréstito, o fué el Gobierno el que hizo gestiones para conseguirlo?

El señor MINISTRO DE FOMENTO (continuando).—Según entiendo el Banco Italiano ofreció al Gobierno las 300 mil libras, indudablemente con el deseo de beneficiar a su ex-gerente señor Pedrazzini, propietario de unas minas. Pero eso no tiene nada que hacer con las seguridades que el Banco exige. El señor Pedrazzini es propietario.

El señor SAYAN PALACIOS.—He interrumpido al señor Ministro para solo el efecto de manifestar que fui yo quien ayer manifesté que el Banco tenía interés en el ferrocarril. Queda, pues, perfectamente demostrado que el Banco Italiano tiene interés en el ferrocarril de Jatunhuasi, porque propone el empréstito con esa condición, de que el dinero no podrá invertirse en otra cosa.

El señor MINISTRO DE FOMENTO (continuando).—El proyecto viene para aprobarse o rechazarse por la Cámara.

Por lo que respecta a las pertenencias del señor Pedrazzini sólo son un 20% de las 1,500 hoy entre empadronadas y por empadronarse, que es nada en comparación de los 500 millones de toneladas en que está avaluada esa cuenca, según estudios del ingeniero señor Dueñas. De esas mil quinientas pertenencias, se puede decir que es nada el 20% de las que posee el señor Pedrazzini, en comparación de la enorme cuenca de Jatunhuasi en donde se pueden explotar muchas regiones que no están explotadas.

Vuelvo a decir que no tengo inconveniente en que se reserven zonas que podran ser designadas por el cuerpo de Ingenieros de minas del Gobierno, y que el Poder Ejecutivo tratará de la organización de una compañía nacional para explotarias.

En cuanto al precio del carbón, yo creo que está controlado por el hecho de que el Gobierno es dueño del ferrocarril a Jatunhuasi y puede controlar de ese modo el precio del combustible, y, además, ese ferrocarril demorará un año en construirse y en ese tiempo verá la Cámara si esos dueños de carbón no bajan el precio del que

explotan y entonces verá el modo de hacerlo bajar.

El señor MAURTUA.—En virtud de las declaraciones del señor Ministro ya no hay nada en discusión. El Gobierno, representado por el señor Ministro de Fomento, cuyas explicaciones aplaudo, ha aceptado la fusión de las dos ideas, de manera que no hay inconveniente para que procedamos a votar la iniciativa del Gobierno con la adición del señor Balta.

El señor PRESIDENTE.—El señor Balta propuso que se discutiese el proyecto sobre construcción del ferrocarril a Jatunhuasi para en seguida discutir su proyecto.

El señor BALTA.—Yo acepto la fusión de los dos proyectos, reservándome el ampliar convenientemente el relativo al ferrocarril a Jatunhuasi, con el objeto de acercarlo todavía más al proyecto general.

El señor PRESIDENTE.—Pero el señor Maurtua ha retirado ya su pedido.

El señor BALTA.—Yo creo que lo que hizo fué manifestar que era inútil el pedido; pero mejor sería votar.

El señor PRESIDENTE.—Entonces continuará la discusión del proyecto de Jatunhuasi en la sesión de mañana. Se levanta la sesión.

Eran las 8 h. 15 m. p. m.

Por la redacción.—

L. E. Gádea.

CAMARA DE DIPUTADOS

Sesión del miércoles 27 de marzo de 1918

Presidida por el señor Juan Parde

SUMARIO.—Orden del día. — Prosigue en revisión el debate que autoriza al Poder Ejecutivo para contratar un empréstito con el objeto de construir un ferrocarril a la zona carbonífera de Jatunhuasi.—Asiste el señor Ministro de Fomento, don Héctor Escardó Salazar.

Abierta la sesión a las 5 h. 30' p. m. con asistencia de los señores Balta, Carrillo, Parodi (don Santiago D.), Alva, Alonso, Alvarez González, Añaños, Arrese y Vegas, Apaza Rodríguez, Ascurra, Balbuena, Barriós, Barrós, Becerra, Bedoya (don Augusto), Bende-zú, Borda, Cáceres, Castillo, Castro (don Juan D.), Cuello Gutiérrez, Escalante, Fariña, Flores, Fuchs, Fuentes Aragón, Gamarra, Gasco, Hoyos Osoreo, Huamán de los Heros, Ingunza Delgado, Luna (don Julio C.), Macedo Pastor, Maurtua, Mavilla, Menacho, Menéndez, Morán, Morey, Moreno, Núñez Chávez, Ochoa, Parodi (don José), Pe-

ña Murrieta, Pérez, Ponce y Cier, Pinzás, Quimper, Ramos Cabieses, Ramírez, Reátegui, Rubio (don Arturo), Rubio (don Miguel), Ruiz Bravo, Salazar y Oyarzábal, Sánchez Díaz, Santa María, Sayán y Palacios, Secada, Silva, Sotil, Sousa, Talavera, Tello, Uceda, Urbano, Vera Revollar, Vidal, Vignati, Velezmore, Villanueva, Wieland y Zaa, fue leída y aprobada el acta de la anterior.

Señores que faltaron con aviso: Criado y Tejada, Larrañaga, Castro (don Enrique), García Bedoya, Gianoli y Manzanilla; por enfermo: García; con licencia, Solís y Muro; y, sin aviso, Arguedas, Barrera, Bedoya (don Saturnino), Cerro, Corbacho, Chaparro, Escardó Salazar, García León, Idiáquez, Irigoyen, León, Luna Iglesias, Málaga Santolalla, Maldonado, Mendoza, Mercado, Orbegoso, Pacheco Benavides, Ramos, Rodríguez, Rodríguez Durlanto, Roig Rivera, Román, Salomón, Seminario Arámburu, Tejada, Ulloa, Urquiaga, Vigil, Vivanco y Zapata.

Se dió cuenta de los siguientes oficios:

OFICIOS

Del señor Ministro de Gobierno, manifestando que a fin de satisfacer el pedido del señor Tello, la Dirección General de Correos y Telégrafos ha impartido las órdenes del caso para restablecer los correos semanales entre Huarochirí y Carampoma.

Con conocimiento de dicho señor se mandó archivar, ordenándose su publicación a su solicitud.

Del señor Ministro de Hacienda, transcribiendo el informe de la Junta Departamental de Apurímac, en la moción de los diputados señores Carrillo y Menacho, sobre entrega de fondos departamentales para obras públicas, en las provincias de Aymaraes y Andahuaylas.

Del mismo, expresando que su despacho prestará a la comisión de estudiantes que debe dirigirse a la República de Bolivia, las facilidades que pudieran necesitar.

Del mismo, informando en el pedido del diputado señor Fuentes Aragón, relativo a la prohibición de exportar trigo que se produce en los departamentos del sur.

Del mismo, informando también en el pedido del diputado señor Miguel Rubio, sobre la fecha en que se sacarán a remate los cuarteles de San Lázaro e Inválidos.

Del señor Ministro de Fomento, transcribiendo la resolución suprema sobre consignación de partida en el Presupuesto General de la República para la rectificación del camino de Moyobamba a Tarapoto, por la ruta de Plantano-Yacco.

Con conocimiento de los señores Carrillo y Menacho, Zaa, Fuentes Aragón,

Rubio (don Miguel) y Reátegui, respectivamente, se mandaron archivar, ordenándose la publicación de los oficios, a solicitud de dichos señores.

PEDIDOS

El señor PRESIDENTE. — Se va a pasar a la orden del día. — El señor Pinzás puede hacer uso de la palabra.

El señor PINZAS. — Señor Presidente: Desgraciadamente ha quedado evidenciado el asesinato del gobernador del distrito de Jesús, de la provincia que represento, don Marcial Suárez, con intervención del comisario de aquel distrito y de la fuerza que actúa bajo sus órdenes. El Ministro del Ramo ordenó el enjuiciamiento de ese mal funcionario y su destitución inmediata; pero el juez de primera instancia de la provincia del Dos de Mayo, por motivo que ignoro, ha solicitado una licencia, licencia que deja paralizada la secuela de ese juicio, alentando la impunidad de los criminales. Como tengo especial empeño en que caiga la sanción de la ley sobre los asesinos de Suárez, suplico a la Mesa que, con acuerdo de la Cámara, se digna dirigir un oficio al señor Ministro de Justicia para que dicte las medidas del caso, a fin de que exista en la provincia del Dos de Mayo un juez letrado que continúe el sumario iniciado por el asesinato de Suárez. Ruego el acuerdo de la Cámara.

El señor PRESIDENTE. — Los señores que acuerden dirigir el oficio que solicita el señor Pinzás se servirán manifestarlo.

(Votación).

—Los señores que estén en contra.

(Votación).

—Acordado. — Se dirigirá el oficio. El señor CUCHO GUTIERREZ. — Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE. — El señor Cucho Gutiérrez puede hacer uso de la palabra.

El señor CUCHO GUTIERREZ. — El córrresponsal de Castrovirreina ha dado cuenta a "La Prensa" de la falta de útiles y mobiliario escolar en las escuelas fiscales de esa provincia; yo he recibido también un oficio del director de la escuela fiscal del distrito de Santiago de Chocorvos, de la misma provincia, en el que me manifiesta que carece de útiles y mobiliario escolar esa escuela que está a su cargo. Pongo este oficio a disposición de la Mesa, y pido que se pase uno al señor Ministro de Instrucción para que se provea de los referidos elementos a esas escuelas de la provincia que represento.

El señor PRESIDENTE. — Se atenderá el pedido del señor Cucho Gutiérrez.

El señor ARRESE Y VEGAS — Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE. — El señor

Arrese puede hacer uso de la palabra.

El señor ARRESE Y VEGAS. — Señor Presidente: Uno de los vecinos prestigiosos de la provincia de Ayabaca me dirige un telegrama, haciéndome ver la gravedad de la situación en la capital de esa provincia. Ese telegrama del señor Benito Vigil, hermano del capitán supiente por la provincia, da cuenta de un ataque alevoso de que ha sido víctima y de otros hechos realizados, de suma gravedad. Pido a la Mesa que se dirija un oficio al señor Ministro de Gobierno, acompañándole este telegrama, a fin de que se sirva dictar las medidas convenientes para que cese a la mayor brevedad esta grave situación por la que atraviesa la provincia de Ayabaca.

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

El señor REATEGUI. — Pido la palabra.

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

El señor REATEGUI. — Señor Presidente: He recibido dos solicitudes de la provincia de Bajo Amazonas: una dirigida al señor Director de Administración, y otra para el señor Director General de Instrucción. En la primera se denuncian atropellos cometidos por el presidente de la Junta Departamental señor Vargas, y está firmada por tres delegados, que son los de la provincia del Ucayali, del Alto Amazonas y del Bajo Amazonas; aljunta viene la copia de un telegrama de la ciudad de Yurimaguas, sobre el mismo asunto. Pido que se pase un oficio al Ministro de Hacienda, acompañándole la solicitud a que hago referencia, a fin de que dicte, sin pérdida de tiempo, las medidas del caso. Pido, asimismo, que se pase otro oficio al señor Ministro de Instrucción, para que, en vista de la solicitud del pueblo de Apayaco, que es la segunda que he recibido, se sirva consignar en el pliego de instrucción destinado a construcción de escuelas, una partida para crear allá una escuela, de acuerdo con el plano, el censo y la extensión de ese pueblo. Solicito se consulten a la Cámara ambos pedidos.

El señor PRESIDENTE. — Los señores que acuerden dirigir los oficios solicitados por el señor Reátegui, se servirán manifestarlo.

(Votación).

— Los señores que estén en contra.

(Votación).

Acordado. — Se dirigirán los oficios, señor Reátegui.

ORDEN DEL DIA

El señor PRESIDENTE. — Continúa la discusión del proyecto sobre el ferrocarril a Jatunhuasi. Se suspende la sesión hasta la llegada del señor Ministro de Fomento.

(Pause).

(El señor Ministro de Fomento, don Héctor F. Escardó Salazar, ingresa a la sala).

El señor PRESIDENTE. — Con la presencia del señor Ministro de Fomento, prosigue la discusión del ferrocarril a Jatunhuasi.

El señor SECADA (don Alberto). — Pido la palabra.

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

El señor SECADA. — Señor Presidente: Yo no he combatido la construcción del ferrocarril a Jatunhuasi. Me he limitado a formular observaciones al contrato de empréstito para la construcción del ferrocarril. Y no he combatido el ferrocarril por consideración personal a los señores representantes de Huancayo, pues comprendo que tienen interés muy legítimo en esta obra. Y he podido combatirlo, fundándome en razones de carácter sustancial, a mi juicio. Lo primero que se advierte es la falta de estudio definitivo. Cuando se discutió la ley de ferrocarriles, el señor Ministro hizo presente que no existía estudio definitivo. Así también lo acredita la propia ley de ferrocarriles, porque en el artículo 10, se establece que parte de los fondos destinados a ferrocarriles deben aplicarse a los estudios complementarios del ferrocarril a Jatunhuasi.

Yo no sé cómo se hacen los estudios en el Ministerio de Fomento, ni me interesa saberlo; pero consultando el punto con personas entendidas en la materia me han indicado que el estudio definitivo de un ferrocarril comprende los puntos siguientes: 10. un plano catastral de toda la región, plano que abarca el estudio de las minas, el estudio de las aguas, el estudio de la ganadería, el estudio de la agricultura, etc. Viene después el plano de la zona que va a atravesar el ferrocarril, plano que abarca el estudio de la línea en una extensión de 6 kilómetros a cada lado de ella y que debe ser geológico e hidrológico. Viene en seguida un plano longitudinal con el kilometrado y las gradientes. Vienen también los planos transversales de la sección que recorrerá el ferrocarril, indicándose el movimiento de las tierras, etc. Viene, asimismo, el plano de estaciones, de cambios, etc. Viene, en penúltimo lugar, una memoria descriptiva, amplia y completa, un estudio de la explotación, un auto-proyecto, en que se señalan dos vías y en que se pronuncia el ingeniero por la que le parece más conveniente. Vienen, por último, el proyecto definitivo, con un presupuesto detallado, lo más detallado posible, y un trazo general, que es el resumen de todos los estudios, de todos los proyectos.

Yo agradecería que se me dijera si todo esto tiene el ferrocarril de Jatunhuasi. Y la necesidad de este estudio

amplio y completo es indiscutible, si se toman en cuenta los intereses que se agitan alrededor de las dos vías. Para unos, la vía preferida debe ser la de Cachi a Huanayo y aducen razones fundamentales; para otros la vía debe ser la de Jatunhuasi a Pachacayo y también aducen razones fundamentales. Y si esto es así, entiendo que no se puede precisar la suma del empréstito. Los cálculos en asuntos de esta naturaleza no pueden ser cálculos como se dice "a ojo de buen cubero", sino cálculos exactos, cálculos verdaderos, cálculos definitivos.

Pude también oponerme al ferrocarril a Jatunhuasi, aduciendo razones de carácter fundamental, repitiendo, mejor dicho, las razones aducidas aquí por el señor Barreda, razones que no han sido contradichas.

El señor Barreda manifestó en su discurso, según el Diario de Debates, que el ferrocarril a Jatunhuasi no tenía ni podía tener las condiciones de ferrocarril carbonero, por su enorme kilometraje y porque hablan otras cuencas carboníferas mucho más inmediatas; y el señor Barreda las citó una a una y dió a conocer las distancias que las separan de la costa.

Pude, asimismo, oponerme al ferrocarril a Jatunhuasi, porque no resuelve el problema del abaratamiento del combustible en Lima y en el Callao, y si lo resuelve será en forma completamente transitoria, no permanente, porque no podrá resistir, como lo demostró el señor Barreda, la competencia del carbón de Oyón, cuando se prolongue el ferrocarril de Sayán; ferrocarril que tiene que prolongarse, conforme a la ley dictada últimamente.

Según los cálculos del señor Barreda, el carbón de Oyón podrá venderse en Huachó a ocho soles la tonelada, mientras que el de Jatunhuasi nunca podrá venderse a menos de 16 soles. Dijo también el señor Barreda que el carbón de Jatunhuasi, al venderse a 16 soles la tonelada, no podría competir con el de Australia, una vez que se restableciera la normalidad en el tráfico marítimo como consecuencia de la terminación de la guerra mundial. Y como si tales razones no hubieran sido bastantes para desautorizar el ferrocarril a Jatunhuasi, expresó este concepto, que también es el mío: "Me explico perfectamente que haya una empresa particular que tenga interés en el ferrocarril de Jatunhuasi. A aquella empresa no le importaría que fracasase la explotación del carbón, porque siempre tendría la ventaja de que ese ferrocarril serviría como vía de extracción de sus productos minerales. De manera que este ferrocarril podría quedar considerado como un ferrocarril de una empresa privada; mas no como una línea de verdadero interés para la República; y si vamos

a dar la garantía del Estado para su construcción, pues demosla para servir los fines que nos hemos propuesto; si queremos dar la garantía del Estado para que se construya ese ferrocarril carbonero, demosla en forma tal que ese ferrocarril sea realmente carbonero; pero no la demos para asegurar la eficacia de las expectativas de una empresa, porque en buena cuenta va a significar beneficio para una empresa particular a costa de todo el país". Con todas estas razones, pude oponer a la construcción del ferrocarril a Jatunhuasi; sin embargo, me limité a objetar el proyecto de empréstito, y mis observaciones al proyecto de empréstito han tenido la buena suerte de ser autorizadas por el señor Balta, por el señor Maúrtua y por el señor Sayán y Palacios.

Critiqué la bonificación del 6 por ciento para la contratación del empréstito y manifesté que puede ser menor. Me fundé para eso precisamente en las consideraciones aducidas aquí, y dije que si una empresa particular tenía interés en la construcción del ferrocarril para explotar el yacimiento carbonífero de Jatunhuasi, no era justo que se considerara este empréstito como cualquiera otro de los que se han hecho en el Perú, no para obras públicas, sino para pagar deudas o convertir empréstitos. Expuse que me parecía suficiente que se hiciera la bonificación de 3 o 4 por ciento, y se me contestó que en el Perú era corriente celebrar empréstitos al tipo de 94 y a veces a tipo menor; pero no se tuvo en cuenta la circunstancia especial de que los empréstitos en el Perú han servido, sobre todo en estos últimos tiempos, no para hacer obras públicas, y ahora se trata de una obra pública sumamente reproductiva, a juicio de las comisiones que han estudiado el proyecto. Este es un negocio que apenas se establece llega a producir al año 54,000 libras, es decir, más de lo que se necesita, el doble de lo que se necesita para pagar el servicio de interés y de amortización, y no puede compararse con ninguno de los otros contratos celebrados por el Perú para pagar deudas o convertir empréstitos.

Por olvido dejé de indicar el 25 lo que manifestó ayer el señor Balta; esto es, que el primitivo proyecto del Gobierno no contemplaba la bonificación del 6 por ciento. El primitivo proyecto del Gobierno, aprobado en la Cámara de Senadores, daba a entender que se iba a colocar el empréstito a la par, y después de sancionado el proyecto, muchos días después, 15 días después, el señor Ministro de Hacienda indicó que debía considerarse el empréstito a razón de 94 por ciento. Así lo acreditan los documentos que están allí en la Mesa.

Critiqué y critiqué severamente la entrega a los prestamistas de la contribución de minas, y se me contestó que eso era también corriente en el Perú; pero eso no es verdad, eso no es exacto, es una equivocación de quien lo dijo. ¿Quiénes constituyen la Compañía Salinera o quienes proporcionaron el dinero para el negociado que se llama la salinera? La casa Grace y la Sociedad General; y pregunto yo: ¿La casa Grace y la Sociedad General recaudan directamente el impuesto de la sal? No; lo recauda una compañía nacional, una compañía nacional fiscalizada, no lo recauda ni la Sociedad General ni la casa Grace. Los Bancos le han prestado dinero al Gobierno, con la garantía del tabaco; y yo pregunto: ¿qué Banco es el que recauda directamente el impuesto al tabaco? En la propia Compañía Nacional de Recaudación, donde tienen interés la Sociedad General y la casa Grace, ¿cuál de estas instituciones recauda directamente las rentas públicas? Esta es la primera vez, la primera vez que se da como garantía de un empréstito la recaudación directa del impuesto o de la contribución que lo sustenta. Ni la Municipalidad de Lima, con ser lo que es, cuando celebró el empréstito de Lp. 600,000, el doble precisamente del que se desea pactar para el ferrocarril de Jatunhuasi, entregó la recaudación de sus rentas al Banco del Perú y Londres ni a los tenedores de bonos de Francia y de Inglaterra; lo único que hizo fue reconocer la obligación de la Compañía Recaudadora, de abonar el servicio de amortización e intereses. El Concejo del Callao con ser también lo que es, tampoco entregó la recaudación de sus rentas al Banco del Perú y Londres, ni a los capitalistas ingleses y franceses; por el empréstito de Lp. 10,000 reconoció, como el Concejo de Lima, la obligación de la Recaudadora de abonar el servicio de amortización e intereses. Y al hablar de esta cláusula, he recordado ya que en época no muy remota, cuando se presentó aquí un proyecto que concedía cierta ingerencia a los prestamistas para intervenir en la recaudación de las rentas que hablan de servir para el empréstito destinado a la defensa nacional, la Cámara de Diputados, esta misma Cámara de Diputados, protestó enérgicamente de que en una forma más o menos velada, no franca como ahora, se pactara semejante condición. ¿Y qué se me ha contestado? Que eso se puede hacer ahora, que no hay inconveniente para hacerlo. Pero yo insisto en mi oposición, porque de eso a exigir una garantía especial de Estados Unidos o de cualquiera otra potencia, para que el Perú no trampée, media poca distancia. En la clase de derechos jamás deben tener los prestamistas; nosotros no podemos reconocerlos ni otor-

garlos nunca, ni como legisladores ni como ciudadanos.

No se cree ofensiva esta condición, porque es corriente en el orden privado; pero debemos tener en cuenta que los hombres no somos inmortales, que los hombres, hoy solventes, dejaremos de serlo mañana, y que los Estados si son inmortales y perpetuamente solventes. Las deudas contraídas por un Estado, así como las deudas que se tienen que pagar; el Estado no puede eximirse de pagarlas; lo que no ocurre de ninguna manera con los particulares.

Critiqué también que no se haya fijado el tipo de flete que debe cobrarse por el transporte de carbón de Jatunhuasi a Huancayo o a Pachacayo, y veo que he tenido razón, porque la misma atingencia han hecho los señores Balta y Maúrtua.

Critiqué, por último, que no se haya determinado el tipo máximo de utilidad para los felices señores de Jatunhuasi, y tuve asimismo razón, y me la dieron los propios representantes de Huancayo, primero que nadie, y después el señor Balta. Y así defendí los intereses del Estado con mayor solicitud que el propio señor Ministro de Fomento. Conozco algunos de los contratos celebrados por el Gobierno con determinadas personas que tienen interés en Jatunhuasi, y he visto que pudiéndole cobrar como precio máximo del carbón veinte o veinticinco soles, le cobran cuarenticinco y cincuenta. Por eso me pareció a mí natural, en resguardo de los intereses fiscales, que se pusiera alguna cláusula que impidiera que el Estado, a pesar de dar todo, absolutamente todo, para ese ferrocarril, llegara a ser explotado por los señores de Jatunhuasi.

Si en los informes no hubiera visto que deben venir a Lima dos mil toneladas de carbón, destinadas en gran parte, para la escuadra, no me habría preocupado tanto de la cuestión; y como sé por informaciones fidedignas que algunos acaparadores o negociantes en carbón cuando pueden adquirir el poco que viene de Jatunhuasi lo adquieren para venderlo en seguida a elevadísimo precio, creí justo, creí conveniente, creí patriótico, creí servir a los intereses de todos, comenzando por los del Gobierno, al pedir que se pusiera un tipo máximo de utilidad para el flete del carbón.

Y a mérito de estas observaciones se ha llegado a un resultado enteramente benéfico: a que se convenga en refundir el proyecto del Gobierno con el del señor Balta. El proyecto del señor Balta contempla precisamente de modo muy especial este último caso,

el caso de la defensa del Estado y el caso de la defensa de los particulares. Pero ha sido necesario todo este forcejeo, ha sido necesaria toda esta discusión para alcanzar ese resultado saludable; a pesar de que el señor presidente de la Comisión de Hacienda llegó al absurdo de decir que si se establecía cualquier modificación en el contrato no se verificaría la construcción del ferrocarril a Jatunhuasi.

El señor MENEDEZ (interrumpiendo).—Yo dije eso tratándose de condiciones sustanciales; pero no de las demás.

El señor PEREZ (por lo bajo).—Las adiciones de los señores Maúrtua y Balta no son sustanciales.

El señor SECADA (don Alberto) (continuando).—Rectifico: aquí se me contestó, no precisamente por el señor presidente de la Comisión de Hacienda, sino por un señor representante: no se puede reformar ninguna cláusula, porque aquí de lo que se trata es lisa y llanamente de autorizar o no autorizar al Gobierno para que pueda construirse el ferrocarril. Y a eso respondí yo: la construcción de este ferrocarril es enteramente condicional, el objeto de este ferrocarril es abaratar el combustible en Lima y en en el Callao; de modo que hay derecho y obligación de fijar los tipos del flete y el máximo de la utilidad.

No sé si después de todo lo que se ha dicho sobre algunos de los inconvenientes de este proyecto, desde el punto de vista financiero o económico, que afectan sustancialmente el empréstito, se podría o no obtener el mejoramiento de él. Si no se obtiene, es indudable que los únicos que resultarán beneficiados son los dueños del carbón de Jatunhuasi, los únicos, porque este ferrocarril, en el transcurso de cuatro o cinco años, probablemente no podrá pagar el servicio de intereses y amortización del empréstito, y entonces, pesará toda la carga sobre el Estado. Y hay que temerle así, si se tiene en cuenta no sólo lo que decía el señor Barreda y que he repetido yo, sino lo que voy a indicar, porque me parece de excepcional importancia: tuvo opción la compañía Backus y Johnston para construir el ferrocarril y la ha abandonado. ¿Por qué? Porque la compañía Backus y Johnston comprende que el ferrocarril de Jatunhuasi no podrá nunca, absolutamente nunca, resistir la competencia del carbón de Oyón y del propio carbón australiano. Y por lo que se relaciona con el coque, tampoco podrá competir, porque siempre el coque extranjero vendrá al Perú en condiciones mucho

más favorables y económicas que el que puede producir Jatunhuasi; y la razón es muy sencilla; el coque europeo o americano es el último residuo algo materialmente inservible de la destilación de la hulla. Del carbón se extraen alquitranes, esencias, anilinas, explosivos. Eso es lo que tiene valor en Europa y en Estados Unidos; pero el coque carece de importancia. Por eso cuando termine la guerra, el coque europeo y el americano tendrán que venderse a menor precio que el de Jatunhuasi. No lo aprovecharán ni la negociación de Casapalca ni las negociaciones de la Cerro de Pasco Mining Co., y esas son las dos grandes negociaciones que hay en el centro del Perú.

Aquí se nos habla de la prolongación del ferrocarril de Jatunhuasi, unas veces hasta el Cuzco, otras veces a Huancavelica para hacerlo descender a la costa, y yo pregunto: ¿Qué industrias hay en Ayacucho, en Huancavelica, en el Cuzco, que necesitan combustible de carbón de piedra? ¿Y a qué precio podrán conseguir este carbón y en qué tiempo, en cuantos años será posible satisfacer esa necesidad? En materia de fantasías se puede ir muy lejos. A la fantasía del señor presidente de la Comisión de Hacienda opongo la fantasía del señor Barreda. Según la fantasía del señor Barreda, el ferrocarril a Oyón resuelve nada menos que un problema de importancia nacional, enorme, más grande que la explotación de todas las minas de Oyón, de todas las minas de Jatunhuasi y de todas las minas del Perú; el gran problema de defender el Oriente, de defender Iquitos.

El señor PENA MURRIETA (interrumpiendo).—En cuanto a los mercados, evidentemente que los únicos serían los pequeños de Huacho y Chancay. Se tendría que hacer un recorrido enorme viniendo hasta el Callao, para seguir por el centro hasta Casapalca e ir al departamento de Junín.

El señor SECADA.—¡Estamos soñando, señor Peña Murrieta! Todo el ensueño es llevar el ferrocarril a Huancavelica. Lo llevan a Huancavelica, y después quién sabe hasta dónde lo harán ir, tal vez hasta el Marañón. . . .

Yo veo que en la ley de ferrocarriles se menciona la construcción del ferrocarril a Huancavelica y no sé por qué la línea de Huancavelica ha de tener el privilegio de monopolizar todos los ferrocarriles del Perú. Objeto de mera fantasía en que se puede ir demasiado lejos. Yo me imagino lo

que sería un ferrocarril al Ucayali; yo me imagino que podría ir a dar vida a las provincias de Alto y Bajo Amazonas, recorrer el Brasil, avanzar hacia los Estados Unidos y cruzar el estrecho de Behring para llegar al Asia y a Europa. Todo cabe en la fantasía humana. Pero estas cosas no pueden ser discutidas con fantasías, por bien intencionadas que sean, sino dentro de los límites de la realidad.

Me abstuve, como lo hice constar ayer, especialmente, de mencionar al Banco Italiano. Conceda más o menos el interés que el Banco Italiano tiene en este negocio; pero debido al señor Sayán y Palacios, hemos llegado a la conclusión que el Banco Italiano, queriendo servir al señor Pedrazzini, desea tomarse la parte del león. Recordemos que el 6 % de descuento representa una utilidad de Lp. 70,000. El señor Ministro nos dijo ayer que el Banco Italiano había propuesto esta negociación, que la había incluido para beneficiar al señor Pedrazzini su ex-gerente. Dijo también que el señor Pedrazzini no era dueño de ninguna mina de carbón en Jatunhuasi; pero tomé yo el padrón de minas de 1917, y en la página 95 vi que el señor Pedrazzini tiene minas de carbón en Jatunhuasi y que estas minas se denominan "Los Amigos".

Yo no he traído al debate de este asunto el propósito enteramente pequeño y mezquino de oponerme a la construcción del ferrocarril, ni de herir los intereses personales que pueden girar al rededor del empréstito. Nó. Lo único que he procurado es que se honifique la operación, y creo haberla conseguido. Si mencioné al señor Ingeniero Masías, no fué como supuso el señor Ministro con el propósito de herirlo, ni de hacer que se creyera que el señor Masías tiene negocios de carbón en Jatunhuasi y que está interesado en este proyecto. De ninguna manera. Conozco que el señor Masías es un funcionario intachable, un caballero correcto y lo considero ajeno a este asunto. Si yo hubiera querido personalizar el debate y personalizarlo en forma clara, no me habría referido al señor Masías; y para que vea el señor Ministro que soy completamente franco le digo que me habría referido a su hermano político, que es uno de los socios de la mina "Los Amigos".

Prescindiendo de las preguntas que al principio formulé sobre la existencia de planos y presupuestos definitivos, sin observar siquiera que el señor Ministro de Fomento ofreció hacer estudios amplios y completos sobre el ferrocarril de Sayán a Oyón,

tal vez hasta como condición del ferrocarril a Jatunhuasi, sin tener en cuenta siquiera que en este asunto no se ha oído a la Comisión Técnica de la Cámara, a la Comisión de Minería, la que habría apreciado la conveniencia o inconveniencia del ferrocarril a Jatunhuasi y la que habría dicho si él era preferible a la línea de Sayán a Oyón; prescindiendo de todo esto, dejo constancia de la satisfacción infinita que me produce haber contribuido, dentro de mis débiles fuerzas a que este proyecto de empréstito no haya pasado como iba a pasar, si yo en la sesión del 14 de marzo no pido el aplazamiento, para que el Presidente de la Comisión de Hacienda aclarara algunas dudas y para que el señor Ministro de Fomento se pronunciara sobre el proyecto del señor Balta. He querido modificar este contrato de empréstito, para servir con eficacia los intereses del país, para satisfacer las conveniencias del Estado, en las que de ninguna manera pensó el señor Ministro de Fomento, porque no es pensar en las conveniencias del Estado dejar al capricho de los dueños de las minas de Jatunhuasi el precio del carbón; no es servir tampoco las conveniencias del Estado omitir la fijación del flete. Y si todo esto es lo que vamos a conseguir, si no vamos a entregar la recaudación de minas a los señores que realizan el empréstito; mi satisfacción será limitada. Que se haga entonces el ferrocarril, porque se hará como es debido. Transijo con todo lo demás; olvido lo que está en mi conciencia profundamente arraigado, que éste es un mal negocio para el país; que será el país quien pague la construcción del ferrocarril a Jatunhuasi, porque a la vuelta de cuatro, cinco o seis años el ferrocarril a Jatunhuasi servirá para el transporte de los intereses fomentados en Jatunhuasi, de los señores que están alrededor del ferrocarril; pero de ninguna manera los intereses del país, y no contribuirá en forma alguna al abaratamiento del carbón.

El señor MINISTRO DE FOMENTO (don Héctor Escardó Salazar). — Pido la palabra

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

El señor MINISTRO DE FOMENTO (don Héctor Escardó Salazar). — Señor Presidente: Cuando se discutió la ley de ferrocarriles, manifesté que se estaban haciendo estudios para el trazo hacia Jatunhuasi; posteriormente he tratado de adquirir estudios antiguos que existían, entre ellos los del ingeniero Barreda y Bustamante, que dirige actualmente los trabajos de Chimbote a Recuay, y que ahora diez años hizo unos reconocimientos por la vía de Pachacayo por cuenta de don Enrique Swayne, estudios que hoy ten-

gó en mi poder. La Compañía de Casapalca igualmente había mandado hacer otro al ingeniero Borgogne por la vía de Huancayo con dirección a Cachi; y también los tengo en mi poder. Más tarde, el Ministerio de Fomento mandó al ingeniero Voto Bernaldes a hacer un reconocimiento, que también he adquirido; y, últimamente, el ingeniero Norris, de la Peruvian Corporation, ha hecho otro reconocimiento que conozco. Por consiguiente, tenemos cuatro reconocimientos sobre el ferrocarril de Jatunhuasi.

No es necesario, para construir vías férreas, tener estudios completamente definitivos, como desea el señor Secada, pues si se necesitaran estudios definitivos en esa forma tan completa, no se podría jamás comenzar ningún ferrocarril. En la actualidad se hace el trabajo de Huancayo a Izcuchaca, después de haberse adoptado la vía del Mantaro. El señor Valdizán, con su comisión de ingenieros, avanza por delante, trazando, y los contratistas vienen atrás. Si nosotros fuéramos a esperar que el señor Valdizán mandara al Ministerio todos los estudios completos de la ruta, no habríamos podido construir nada del ferrocarril de Huancayo a Ayacucho.

Tratándose del ferrocarril de Chimbote, pasa otro tanto. Ya se conoce la ruta a Recuay. El ingeniero Barrera ha estudiado hasta el kilómetro 117. Desde el kilómetro 117 adelante, creo que debe pasarse por la parte alta del Cañón del Yato, por las alturas de Huaylas; en ese sentido el Ministerio de Fomento no ha tenido inconveniente en autorizar al señor Barrera que deje el trazo antiguo por Yuramarca y siga el nuevo por la parte alta; y tan luego esa nueva orientación sea aprobada por las secciones técnicas del Ministerio, comenzará a estacar la nueva ruta; mientras tanto del kilómetro 104 al 117, los contratistas van avanzando.

Igual cosa se va a hacer con el ferrocarril de Jatunhuasi. Ya se sabe por los reconocimientos hechos, que cuesta menos de tres millones de soles; de manera que está dentro de la cifra del empréstito al Gobierno. Naturalmente, una vez que se examinen los estudios hechos de un lado y de otro, con toda tranquilidad se resolverá imparcialmente la ruta que sea más conveniente. Pero tenemos ya base, repito, para saber que el ferrocarril cuesta menos de tres millones de soles, por cualesquiera de las dos rutas que se adopten. El señor Borgogne ha valorizado los setenta y cinco kilómetros por la vía de Huancayo, en dos millones setecientos sesenta y cuatro mil soles; el señor Voto Bernaldes, por la misma ruta, en dos millones seiscientos ochenta y dos mil soles; el señor

Norris, en su reconocimiento por Pachacayo, con 55 kilómetros, lo ha valorizado en dos millones cuatrocientos cuarenta y dos mil soles; y los estudios del señor Barrera tienen presupuestos de ahora ocho o diez años, en que los materiales valían muy poco. La cifra de la valorización del señor Barrera no se puede tener en cuenta hoy día por la gran diferencia en los precios actuales. Yo he adquirido esos estudios, como los de Chimbote a Chucacara del ingeniero Velásquez Jiménez, porque una de mis labores en el Ministerio ha sido conseguir cuanto estudio se ha hecho, y los he adquirido sea por conducto del Ministerio, sea valiéndose de mis amigos. El Gobierno, en el último instante, se pronunciará sobre la ruta que debe seguirse, para lo cual se nombrará una comisión. Y si es posible iré yo mismo, porque no me tardaría sino ocho o diez días hasta Jatunhuasi, en compañía del Director del Cuerpo de Minas, señor Bravo, y del ingeniero del Gobierno, a ver la ruta que se debe seguir.

Respecto del problema del carbón para Lima, la construcción de ese ferrocarril lo resuelve en la actualidad, y aún para el futuro, pues vemos que la Peruvian rebaja el flete a nueve soles de Huancayo y a ocho soles de Pachacayo; eso, unido a dos o tres soles de la tarifa en el trozo de ferrocarril que va a construir el Gobierno, y a cinco del gasto de extracción, daría lugar a que la tonelada de carbón tuviera un valor de dieciséis soles; y el carbón antes de la guerra costaba dieciséis soles en el Callao y diecinueve soles a 20 en Lima; por consiguiente, el de Jatunhuasi, con poca diferencia servirá para atender las necesidades de Lima y Callao, y sobre todo servirá en los momentos actuales, en que el carbón ha llegado a cifras bárbaras, y es claro que contribuirá a resolver el problema de abaratar el combustible.

El señor Secada decía que el Gobierno no había fijado la tarifa del ferrocarril y que no cautelaba los intereses nacionales. Precisamente no había fijado esta tarifa, porque allí está la llave de la cuestión. Al menos, me parece así. Yo creo que si mañana los mineros de Jatunhuasi quisieran subir el precio del carbón, el Estado podría imponer la tarifa que le pareciera conveniente, a fin de que esos señores mineros de Jatunhuasi tuvieran que bajar los precios, consiguiendo así que no ganaran demasiado. Si comenzáramos por fijar la tarifa del ferrocarril, ya el Gobierno no tendría esa llave. En relación con el de Oyón, yo creo que el ferrocarril de Jatunhuasi está en las mismas condiciones para Lima; y es muy fácil calcularlo por el kilómetro. Para traer carbón de Oyón a Lima hay que recorrer las siguientes distancias: Lima a Ancón 42 kilóme-

tres: Ancón a Huacho 140 kilómetros, más 56 de Huacho a Sayán; hay un total de Ancón a Sayán de 196; más los 42 de Lima a Ancón; más 120, por lo menos, del ferrocarril de Sayán a Oyón, serían 358 kilómetros para el carbón de Oyón a Lima. Para traerlo de Jatunhuasi, sea que se adopte la vía de Huancayo o la de Pachacayo, habría que recorrer menos de 400 kilómetros, 328 por Pachacayo y 408 por Huancayo. Con relación a esta última ciudad, no veo, pues, qué ventaja tenga la cuenca de Oyón sobre la Jatunhuasi.

Se me dirá que el trayecto del Callao a Huacho es muy pequeño; pero para traer carbón a Lima habría que embarcarlo en Huacho y desembarcarlo en el Callao, y creo que eso daría lugar a gastos iguales a los que demandaría el traerlos por el ferrocarril de Huacho a Lima, más lo que sufriría con esos traspaldos.

El señor SAYAN (don Emilio, interrumpiendo). — Me va a permitir el señor Ministro que le haga una indicación: que no ha tenido en cuenta una circunstancia para calcular el kilometraje que habría que recorrer para traer el carbón de Oyón a Lima, y es que es posible que en breve se rectifique el trazo del ferrocarril de Lima a Huacho y se obtenga una economía de 30 kilómetros. Creo, pues, que podría restarse algunos kilómetros a esos cálculos.

El señor MINISTRO DE FOMENTO (continuando). — Pero esos 30 kilómetros, esa pequeña diferencia de kilometraje, no representaría una ventaja apreciable. Ahora, para el ferrocarril a Jatunhuasi se cuenta con el dinero necesario, y para el ferrocarril a Oyón no contamos ni con estudios, siquiera aproximados, ni con dinero. No he manifestado a la Cámara que debía aplazarse el ferrocarril a Jatunhuasi hasta que se hayan terminado los estudios de Oyón, porque no sabemos hoy qué kilometraje tendrá la línea a Oyón. El ingeniero Dueñas, que estaba haciendo un estudio de la cuenca de Oyón, está hoy haciendo los reconocimientos de las rutas para llegar a ella; pero no puedo obligar a ese ingeniero a que haga el trabajo en 30 o 40 días, y tengo que darle amplitud, así como tuvo el tiempo suficiente para hacer el mejor estudio que hay del carbón de Jatunhuasi. Dicho ingeniero ha pedido una prórroga de tres meses en su comisión, que ya se le había vencido; con el mayor gusto se la he dado, porque sé que quiere relacionar la cuenca de Oyón con Goyllarisquiza, y que ha ido al Cerro de Pasco para hacer los estudios del caso. Como el señor Barrera ha asegurado que el señor Dueñas es partidario entusiasta de la vía de Oyón, he ordenado al señor Dueñas que paralice los estudios de carbón por el mo-

mento, para que él mismo haga el reconocimiento del ferrocarril de Sayán a Oyón. No podría yo decir hoy lo que costará el ferrocarril a Oyón, porque no tengo sino reconocimientos que dicen que hay una gradiente fuerte y hay que ver si por otras quebradas adyacentes se puede hacer desarrollos para evitar la cremallera. Eso no se podrá conocer, sino dentro de tres o cuatro meses.

En cuanto a que Jatunhuasi no va a habilitar de carbón al centro de la República, yo creo que aunque pase la guerra y venga el coke extranjero, que indudablemente es muy superior al coke nacional, sin embargo se utilizará este carbón; y para convencerse de ello hasta tener en cuenta este hecho: en las fundiciones del Cerro se mezcla el carbón de Goyllarisquiza con el coke extranjero, a consecuencia de que el carbón de Goyllarisquiza contiene mucha ceniza y resulta muy inferior al carbón de Jatunhuasi; y es muy lógico que si este último les sale más barato que traer el extranjero, lo mezclarán siempre con el de Goyllarisquiza y, además, usarán ese carbón en sus oficinas. También lo usarán las oficinas de Fernandini. El señor Fernandini mezcla coke alemán con coke traído de Oyón por medio de acémilas. Por consiguiente, tengo la evidencia de que el carbón de Jatunhuasi, venido en carros del ferrocarril y en regulares cantidades, servirá para las oficinas de fundición de la Cerro de Pasco Mining, para Fernandini, para la negociación de Huarón y para todas las industrias que se desarrollen en el departamento de Junín.

Voy a dar lectura a opiniones que ya no son mías, sino de los ingenieros señores Bravo y Dueñas, sobre el particular. El ingeniero señor Bravo, en informe dado al Ministerio de Fomento, dice lo siguiente: (leyó). En seguida viene lo relativo al consumo del carbón que cree el señor Bravo que puede haber en Lima y en el interior. (Leyó). La opinión del señor Dueñas, en un estudio suyo que tiene cinco volúmenes, y en su parte más interesante, dice lo siguiente: (leyó). Ultimamente el Ministerio mandó al ingeniero señor Rivera Plaza, que ha tomado una serie de muestras cuyos análisis tengo, y que encuentra un promedio de ochenta y nueve centímetros de ancho de los mantos, por lo cual cree que la cuenca de Jatunhuasi tiene una existencia de 500 mil toneladas. Como se verá, no solamente es opinión mía la de la importancia de Jatunhuasi, sino de los señores Bravo y Dueñas y de todos los ingenieros que se ocupan de este asunto: todos creen que la cuenca de Jatunhuasi va a ser el centro, el foco de todas las industrias del interior del Perú.

En cuanto a la región de Huacra-vilca, debo decir que el Ministerio de

Fomento tiene los estudios del ingeniero señor Dueñas, quien cree que existen 38 millones de toneladas de hierro en esa cuenca. Esas no son sino apreciaciones aproximadas, porque para demostrar el tonelaje de una masa de mineral hay que hacer ciertos sondeos y efectuar ciertos trabajos que no se han realizado; pero el señor Dueñas cree, por sus cálculos y por las muestras que ha tomado, que pueden llegar a 38 los millones de toneladas de hierro de Huacravilca. El señor Menéndez decía perfectamente que el porvenir del ferrocarril a Jatunhuasi sería la profundación hasta Huancavelica. Yo creo que eso puede suceder, si se tiene en cuenta que de Cachi a Huacravilca no median sino 40 kilómetros, y nada habría de extraño que una vez construido el ferrocarril a Jatunhuasi se llevara el ferrocarril más tarde a Huacravilca, y de allí siguiera a Huancavelica, ruta ésta que si se hubiera estudiado no se habría cometido la ligereza de incrustar el ferrocarril a Ayacucho en la quebrada del Mantaro. Por otra parte, la industria del acero es cosa realizable, porque, teniendo el Gobierno yacimientos de hierro, teniendo carbón, teniendo grandes caídas de agua, puede muy bien establecerse la industria del acero; por eso bien vale la pena, por lo menos, de estudiarla, y por eso propuse la reserva de la cuenca de hierro de Huacravilca.

Por estas consideraciones verá la Cámara la importancia que tiene para el país el ferrocarril a Jatunhuasi.

El señor PRESIDENTE. — El señor Cuello Gutiérrez tiene la palabra.

El señor GUCHO GUTIERREZ. — Yo sólo voy a exponer breves consideraciones como fundamento del voto que voy a dar por el proyecto de construcción del ferrocarril a Jatunhuasi. Aludido por varios representantes, pues varios señores diputados han aludido a los representantes por Huancavelica, como yo tengo el honor de representar a la provincia de Castrovirreina, me creo obligado a exponer las razones que tengo a favor del proyecto, como fundamento de mi voto.

No me han convencido las razones que en contrario se han expuesto en esta Cámara, brillantemente, por distinguidos compañeros. Creo que el ferrocarril a Jatunhuasi es un ferrocarril conveniente: aquí se ha expuesto con lujo de detalles hasta la cantidad de carbón que puede extraerse de ese asiento. Esta circunstancia influirá grandemente en el abaratamiento del artículo, de manera que puede proveer a las necesidades del país.

Pero este ferrocarril no solamente es carbonífero. Aquí el señor Ponce y Cler expuso, en un luminoso discurso, que este ferrocarril desarrollaría la industria agrícola de las poblaciones que atravesara, especialmente de la provincia de Huancayo; y como Jatunhuasi

está muy cerca de Huancavelica, indudablemente que ejercerá un gran influjo en el desarrollo de la industria minera de Huancavelica, porque sabido es que Huancavelica es muy rica en minas, especialmente en azogue: sus antecedentes abonan esta afirmación.

No sólo podemos decir esto de Huancavelica, sino de otras provincias: la de Castrovirreina, por ejemplo, es tan rica como el Cerro de Pasco, y también abonan esta afirmación sus antecedentes históricos. De aquí se sigue, pues, que este ferrocarril no solamente sería carbonífero, sino también ferrocarril industrial, teniendo en cuenta la riqueza minera de Huancavelica y Castrovirreina, y la industria siderúrgica de que tanto se ha hablado de la región de Huancavelica.

Se ha dicho que es lesivo para la dignidad nacional entregar las rentas al Banco Italiano, que se va a encargar de la construcción de este ferrocarril; pero yo creo que no estamos en condiciones de imponerles nada a los capitalistas: nosotros necesitamos capital y, por consiguiente, debemos someternos a las condiciones de los que tienen esos capitales. Los capitales necesitan seguridad, necesitan garantía; si nosotros tuviéramos abundancia de capitales, no aceptaríamos quizás estas condiciones del Banco Italiano; pero no los tenemos, y debemos aceptarlas. En el dictamen de la Comisión de Hacienda se expresa, por otra parte, que puede contratarse el empréstito con uno o más Bancos de la capital; de manera que todas las argumentaciones que se han expuesto contra el Banco Italiano se salvarían con esta fórmula expuesta por la Comisión de Hacienda.

Creo que tampoco es atendible el argumento que se ha expuesto, sobre que este ferrocarril no tiene nada de estudiado, a pesar de que se ha dicho mucho en este sentido. El señor Ministro de Fomento acaba de leerme un estudio minucioso al respecto. El doctor Ponce y Cler, en un brillante discurso, también afirmó que había estudios y con lujo de detalles señaló hasta el porcentaje de la gradiente y los pueblos por donde debía atravesar ese ferrocarril. Estos mismos argumentos de la falta de estudios definitivos se expusieron en la Cámara cuando se discutió la partida de cinco millones para la construcción de ferrocarriles; entonces se defendió por algunos la absoluta necesidad de tales estudios definitivos y se aseguró por otros que no se necesitaban estudios de esta naturaleza. Pero, en verdad, si no se necesitan estudios definitivos para la construcción de ese gran ferrocarril de Huancayo a Ayacucho, que tiene una extensión mayor que el de Jatunhuasi, yo no creo que se necesiten tampoco estudios definitivos para construir este ferrocarril que es tan

pequeño; me parece que bastan los trazos principales, y que, a medida que se construya, se pueden tomar los demás en detalle.

Se ha hablado también del peligro de acaparamiento de las minas por el Banco Italiano. Pero, señor Presidente, si se aceptaran estos temores, no se podría hacer nunca ninguna obra pública, no se podrían desarrollar nuestras riquezas y permanecerían para siempre inexplotables. Tampoco creo que es admisible el concepto de que entregar las rentas de minas al Banco Italiano envuelve entregar la propiedad, porque, si procediéramos con este criterio, tampoco hemos debido entregar la recaudación de las rentas nacionales a la Compañía Recaudadora.

Este ferrocarril, pues, va a desarrollar no sólo la industria agrícola de la provincia de Huancayo, sino también va a desarrollar la industria minera del departamento de Huancavelica, que es uno de los departamentos más ricos del país, y va a satisfacer una necesidad nacional en lo que se refiere a la carestía del carbón. Si va a satisfacer estas necesidades, y, por consiguiente, con el desarrollo de las industrias mineras va a aumentar la riqueza pública y privada, creo que no hay razón para oponerse a la construcción del ferrocarril a Jatunhuasi.

El señor SECADA.—Pido la palabra.

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

El señor SECADA.—Voy a ser muy breve, en vista de la hora. Ha reconocido, aunque implícitamente, el señor Ministro de Fomento que no hay un estudio definitivo del ferrocarril a Jatunhuasi; hay diversos estudios, pero no lo que se entiende en la ciencia de la ingeniería por estudios definitivos de un ferrocarril. Nos ha dicho el señor Ministro que si esperamos los estudios definitivos, el ferrocarril de Huancayo no se construiría; de modo que es necesario ser prácticos, en lo que estoy de acuerdo, en parte, con el señor Ministro. Pero yo formulo una observación, que me parece fundamental: ¿por qué no se procede con el ferrocarril de Sayán a Oyón como se procede con el ferrocarril de Huancayo a Ayacucho?

El señor PENA MURRIETA (por lo bajo).—Porque no hay empréstitos para el de Oyón.

El señor MINISTRO DE FOMENTO (inclinándose).—Porque no se sabe la ruta que se debe seguir. Y le contesto al señor Secada, dándole respuesta sobre el particular, que yo no podría asumir semejante responsabilidad. Por eso no se sigue de La Mejorada a Ayacucho, mientras no se sepa la ruta que

por allí se debe elegir. Ni como simple ingeniero me creería autorizado a ejecutar la línea férrea de Sayán a Oyón. Hemos mandado hacer un reconocimiento. Y los reconocimientos son indispensables: si el ferrocarril mismo de Chimbote a Recuay se hubiera hecho con todos los reconocimientos necesarios, se habría adoptado seguramente otra ruta y no la que se ha seguido.

El señor SECADA (continuando).—Para eso son precisamente necesarios los estudios definitivos. Luego me da la razón el señor Ministro...

El señor MINISTRO DE FOMENTO (interrumpiendo).—Los estudios preliminares.

El señor SECADA (don Alberto).—Los definitivos y los preliminares. Las dos cosas.

El señor MINISTRO DE FOMENTO (interrumpiendo).—Yo pregunto a los ingenieros de la Cámara si no es conveniente primero hacer estudios preliminares, y después, sabiendo la ruta que se va a seguir, hacer los estudios definitivos. Si no, se gastaría un mundo de dinero. (Aplausos).

El señor SECADA (continuando).—Pues yo le digo al señor Ministro que así como ha tenido la laboriosidad de reunir todos los estudios que se han hecho de Huancayo a Jatunhuasi, ha podido tener la misma laboriosidad para pedirle a la Cerro de Pasco los estudios de Sayán a Oyón.

El señor MINISTRO DE FOMENTO (interrumpiendo).—Se los he pedido.

El señor SECADA (continuando).—Cuando esa empresa quiso llevar a cabo la explotación del ferrocarril de Sayán a Oyón...

El señor MINISTRO DE FOMENTO (interrumpiendo).—Permítame el señor Secada: los estudios del ferrocarril de Sayán a Oyón hechos por el señor Me Cune se quemaron cuando se quemó una oficina al pie del Cerro de Pasco. Sin embargo, el señor Hartman, que hoy corre a cargo de los trabajos del Pachitea, me ha dado los estudios preliminares.

El señor SECADA don Alberto (continuando).—Ignoraba la desgracia que había ocurrido a la Cerro de Pasco, y ahora únicamente sé que sólo poseía una copia o un ejemplar del trabajo. Pero, en fin, ya hay alguna base. Y le advierto al señor Ministro que poco me interesa el ferrocarril de Sayán a Oyón, que por completo no lo defiendo, lo que defiendo es la forma de hacer las cosas. ¡Nada más que eso!

Está bien que cuando el Estado no se grave con los intereses de un empréstito, invierta el dinero en la forma que le parezca conveniente. Si el trazo de los ingenieros en el ferrocarril de Chimbote a Recuay no resulta

el más apropiado, perfectamente; se hace un nuevo estudio, se hace un nuevo trazo, el Estado pierde unos cuantos miles de soles; pero el Estado no se obliga durante treinta años a pagar siete por ciento de interés del capital, ni compromete la fé pública, ni entrega sus rentas para que las administren o las cobren los extranos. ¡Nada de eso hace el Estado! Esa es la diferencia que existe entre el ferrocarril de Chimbote a Recuay y el ferrocarril de Huancayo a Jatunhuasi. Diferencia que me parece sustancial.

El señor Ministro nos decía que el máximo del costo de este ferrocarril a Jatunhuasi sería de doscientas ochenta mil libras, más o menos; eso lo debe tener acreditado por los estudios preliminares que se han hecho. Pero aquí el señor Ponce y Cier, basándose probablemente en esos mismos estudios, nos manifestó que sólo en material fijo, nada más que en material fijo, se iban a invertir 268,000 libras. El material fijo comprenda, como se sabe, terraplenes, rieles, durmientes, estaciones etc. Como este empréstito sólo va a llegar a 282,000 libras, salvo que yo me haya olvidado de multiplicar, de dividir y de restar, sostengo que esa suma es insuficiente. Hay que deducir de 282,000 libras, 268,000, y digo: (leyendo) cero, cero y cero, son tres ceros; 12 menos 8 cuatro; siete menos seis, uno, dos menos dos cero; total 14,000 libras. No sé si me equivoque; pero así me enseñaron a restar en el colegio y así continúo restando hasta la fecha; y yo pregunto ¿con estas 14,000 libras se va a comprar material rodante, para movilizar 200,000 toneladas al año? Con 14,000 libras me imagino que sólo se va a comprar una locomotora o dos locomotoras y algún carrito; pero no es un carrito ni dos locomotoras los que van a hacer el servicio del ferrocarril, ni mucho menos los que van a resolver todos los problemas nacionales, ni siquiera el del abaratamiento del carbón en Lima. Por eso preconizo la necesidad de los estudios definitivos porque éstos son los que dan los presupuestos definitivos. Nosotros hacemos un empréstito por 300,000 libras. Nos resulta ¿por qué nos gravamos con los intereses? Nos resulta de menos; me parece que es un fracaso para la negociación. Estas son únicamente las cosas que yo veo y las cosas que yo quiero que se modifiquen, en provecho del mismo proyecto para que todo se haga bien. Ojalá pudieran satisfacerse los anhelos de todos.

Yo desearía que este país llegara a poblarse de ferrocarriles y fuera hasta el punto de matar a dos millones de hombres, en cambio de dos millones de kilómetros de vía férrea. ¡Qué pasión más grande por los ferrocarriles!

El señor PENA MURRIETA (interrumpiendo).— Pero, entonces el Perú se despoblaría.

El señor SECADA.—Pero quedarían ferrocarriles.

El señor PENA MURRIETA.— ¿Y quiénes viajarían en ellos?

El señor SECADA (continuando).— Los pocos que quedaran viajarían con comodidad. No hay que mirar estas observaciones con la prevención con que las mira el señor Ministro; lo que me extraña, porque yo había reconocido en el espíritu del señor Ministro un poco de amplitud. Yo no lo consideraba en el número de algunos otros representantes del régimen que han sido lo suficientemente testarudos para nunca escuchar razones. Estas observaciones, aun cuando sea majadero y cansado repetirlas, se dirigen única y exclusivamente a procurar el bien, no el mal. Reconocida por todos la importancia de Jatunhuasi, sería un necio si no la reconociera yo. No puedo discutir, sobre todo lo que no entiendo. Hay profesionales que me dicen que esto es magnífico y tengo que decir que es magnífico. Lo que yo discuto son los medios de realizar la idea. A mí me parecen equivocados los que se proponen, y exprese razones en apoyo de mi crítica, y las expreso con calor y con vehemencia, porque ese es mi espíritu, pero sin el propósito mezquino de herir ningún interés, de levantar suspicacias, de mortificar por completo a nadie, y lo mismo exijo de todos los que opinan de diferente manera. Más claro: yo quiero que se me convenza y que se me convenza con razones y que no se me combata con gritos ni con imposiciones. Con gritos porque los rechazo y con imposiciones porque las repelo. Bien dice el Sr. Pérez que convencer es vencer la resistencia. Con gritos lo único que se hace es intensificar la resistencia, porque los espíritus altivos no aceptan esos medios.

Por lo demás, yo mantengo todas mis observaciones. Yo jamás daré mi voto para un empréstito, así dependiera de ese empréstito la salvación del Perú, si se entregara la recaudación de las rentas públicas a los prestamistas. Esto es ignominioso, y yo lo combatiré ardentemente. Tampoco admito que en el contrato no se fije el máximo de flete que debe pagarse. Yo no sé porque no se quiere fijar el precio.

El señor MINISTRO DE FOMENTO (interrumpiendo).—Yo decía que no se puede fijar desde ahora el precio, que no era necesario, porque cuando llegase el caso el Gobierno lo haría.

El señor SECADA (continuando).— Yo no quiero que la Cámara fije el precio; los señores que han dictaminado indican que debe cobrarse los soles por tonelada.

El señor MINISTRO DE FOMENTO (interrumpiendo).—El pensamiento del gobierno es poner la tarifa más baja. Dado el caso de que los mineros de Jatunhuasi quisieran cobrar un precio exorbitante en los mercados de Lima, para

eso estaba la tarifa del ferrocarril que tiene el Gobierno en sus manos. Sería una medida a que pudiera apelar sólo en cierto momento para limitar el precio.

El señor SECADA (continuando). — Para que esa fijación dé margen a la utilidad y pueda resguardar los intereses del Estado y los de los mineros, se puede ampliar, se debe modificar, el proyecto porque de todo lo que yo he leído deduzco que el objeto de este ferrocarril, hoy por hoy, es abaratar el precio del carbón en Lima y en el Callao. Ya después se verá si el ferrocarril va al sur, al centro o al norte de la República. Se ha hablado de la explotación de los minerales de hierro; se ha hablado de la explotación de los minerales de cobre de Huancavelica; se ha hablado de otras muchas cosas; pero la base, la esencia del ferrocarril, como dicen los dictámenes, es abaratar el carbón, y ese abaratamiento es imposible sino se fija un límite máximo de utilidad para los dueños de Jatunhuasi, porque de lo contrario pasará lo que pasa actualmente, como se puede comprobar con los contratos para provisión de la escuadra; esto es, que cuando el Estado puede adquirir carbón a menor precio lo adquiere a mayor precio. Eso precisamente va a suceder con el carbón de Jatunhuasi, porque hay siempre la tendencia de explotar al Estado. Y si se deja esa libertad a los dueños de Jatunhuasi, entonces explotarán primero al Estado y después a los particulares, haciendo al país no sólo un daño inmediato sino un daño mediano, pues alejarán la competencia. Apenas el carbón de Jatunhuasi se consume aquí, es evidente que no vendrá carbón extranjero. Esto, por supuesto, es admirable. ¡Admirable! Yo me felicito de ello, pero que no sea con detrimento de todo el mundo, y menos si el Estado paga el ferrocarril y compromete la fe nacional. Eso es todo lo que quiero; es el único interés que tengo en este asunto, absolutamente el único.

El señor MINISTRO DE FOMENTO (don Héctor Escardó Salazar). — Pido la palabra.

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

El señor MINISTRO DE FOMENTO. — Según entiendo, hay una adición, y hoy mismo hemos estado conversando en el Ministerio de Fomento, el señor Menéndez, el señor Maurtua y el que habla, para ver la fórmula cómo se podría hacer esto. No tengo ningún inconveniente en que al discutirse esa adición, se encuentre la fórmula que más convenga, de manera que no soy opuesto a ella.

En cuanto a los estudios preliminares, como decía al señor Secada, han sido valorizados con bastante acople de datos, pero sin considerar el valor del material rodante, porque el Gobierno cuenta con el material del ferrocarril

central. Nosotros vamos a hacer este ferrocarril de vía ancha, de modo que la Empresa del Central, que está perfectamente interesada en que se exporte carbón de Jatunhuasi, podrá a disposición de esta línea el material necesario; tanto más cuanto que hace poco por falta de carbón, y a no haber sido por el petróleo, el ferrocarril central habría tenido que pasar por serias dificultades. Los cálculos, pues han sido hechos, como digo, sin considerar el valor del material rodante, sino tan sólo de la mampostería, rieles, durmientes, etc. Con material rodante, la obra costaría algo más. Ya no habría tiempo para adquirirlo, en caso de dificultades; pero, por el momento, perfectamente puede el ferrocarril central proveer y proporcionar las máquinas necesarias, los carros etc. con tanta mayor razón cuanto que el Gobierno firmará un contrato con esta Empresa, sobre la rebaja de fletes para el carbón.

Ahora, los reconocimientos han sido hechos tomándose bastantes detalles. Así por ejemplo, del estudio del ingeniero Burguione voy a leer lo siguiente:

Albañilería	S.	95,470.00
Movimiento de tierras		279,320.00
Lastrado, etc.		48,120.00
Varios (teléfonos, talleres, edificios etc.		110,000.00
Puentes		62,500.00
Vía rieles, durmientes etc.)		2,037,434.00
5 00 dirección etc..		131,642.20
		<hr/>
	S.	2,764,486.20

Y así, sucesivamente, dicen los otros reconocimientos. Por eso, digo que todos acusan menos de tres millones de soles, y que con esa suma es suficiente para hacer este ferrocarril.

El señor FUCHS. — Pido la palabra.

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

El señor FUCHS. — Señor Presidente: En la sesión de ayer, al recordar el ofrecimiento del señor Ministro de traer a la Cámara estudios completos sobre la cuenca y el ferrocarril de Oyón, tenía como razón fundamental, el hecho de que Jatunhuasi no puede discutirse aisladamente, porque si se llega a probar que hay otra cuenca carbonífera que puede competir, aún en Lima mismo, con el carbón extranjero, entonces la construcción de este ferrocarril a Jatunhuasi no tiene razón de ser.

Por eso fué que yo, apoyando la iniciativa del señor Balta, decía que era lógica y que la recomendaba el buen sentido. Y sólo me explico que el señor Balta haya accedido a que se discuta primero el ferrocarril a

Jatunhuasi, y después su proyecto general, simplemente por evitar un torneo, una especie de concurso, en el cual se demostrara cuál de las dos cuencas es más conveniente explotar.

Es también muy sensible que no se haya pedido informe sobre este proyecto a la Comisión de Minería. Esta Comisión era, indudablemente, la más caracterizada para juzgar de una obra que fundamentalmente se basa en la explotación industrial de una cuenca carbonífera en condiciones económicas tales que le permitan no una vida efímera, limitada sólo al período durante el cual se mantengan los altos precios actuales, sino el establecimiento de una industria permanente en gran escala.

Para ser más metódico en la breve exposición que voy a hacer, voy a tratar sucesivamente los siguientes puntos, que comprenden los argumentos enunciatos en favor del ferrocarril:

1o. Costo de producción, fletes, costo en Callao o Lima; 2o. Exportación y consumo de Lima;—3o. Consumo en Huarochiri y en los departamentos de Junín, Huanchavelica y Ayacucho.—Industrias que favorecería.—Huacravilca; 4o. Ramal a la costa; 5o. Imposibilidad de construir el ferrocarril a Oyón.

Para el costo de extracción hay que considerar cuál es el espesor de los mantos de este mineral. Ruego a los señores representantes que no creen que voy a hacer una disertación técnica; voy a exponer simples ideas y procuraré emplear lo menos posible términos científicos. Según el ingeniero señor Rivera Plaza, a quien mandó el señor Ministro de Fomento con el objeto de estudiar lo relativo al carbón Jatunhuasi, y que ha traído y ensayado numerosas muestras, y ha medido el espesor de las capas en 42 minas de la región, el promedio del espesor es de noventa centímetros. Aquí tengo esos estudios, y debo advertir que en la región de Cachi, la que preconiza con más entusiasmo el señor Ministro de Fomento . . .

El señor MINISTRO DE FOMENTO (interrumpiendo). — Yo no he preconizado esta región de Cachi, porque para mí es la de menos valor; tenemos otras regiones de mayor valor, como la de Negro Bueno; de modo que yo no he declarado, tratándose de la región de Jatunhuasi, cuál es la que tiene más o menos valor; y, por el contrario, en contraposición a la región de Cachi, declaro que la de Negro Bueno es la que lo tiene superior.

El señor FUCHS (continuando). — Voy a indicar qué motivos tuve para decir que el señor Ministro de Fomento preconizaba la región de Cachi; la razón es ésta: que en otro momen-

to el señor Ministro se refirió a la línea de Cachi.

El señor MINISTRO DE FOMENTO.—Lo mismo que a la de Pachacayo.

El señor FUCHS. —Y dijo que la de Pachacayo tenía gradientes muy fuertes.

El señor MINISTRO DE FOMENTO.—Yo no he mentado la gradientes; los estudios han venidos posteriormente a la fecha en que hablé de eso ahora dos o tres meses; los estudios tienen treinta días.

El señor FUCHS (continuando).— Perfectamente. En Goyllarisquizga se produce hoy el carbón a cinco soles la tonelada; pero esa explotación comenzó hace doce años; esa explotación está dotada de todos los elementos que hacen posible la obtención de un producto en las mejores condiciones económicas. Esa explotación, ¡admirémos los señores representantes!, usa 1,600 caballos de fuerza eléctrica traída de la Oroya y sólo así produce a ese precio. Si esa empresa, como lo afirman documentos oficiales, sólo ahora produce a S. 5 la tonelada ¿cómo es dable suponer que Jatunhuasi de la noche a la mañana pueda producir carbón a seis soles la tonelada? En Goyllarisquizga se principió a producir con un costo de diez soles la tonelada, después bajó a S. 6, en seguida a 5, y sólo ahora a cinco.

Fletes. —Voy a admitir el flete mínimo que ha fijado el señor ministro en contraposición al flete que indicó el señor Balta, de cuatro centavos por tonelada-kilómetro. Yo voy a considerar sólo tres centavos sobre 70 kilómetros, que son dos soles diez. El flete ofrecido de nueve soles por tonelada desde Huanayo hasta el Callao, lo mantendrá probablemente la Peruvian mientras no aumente la congestión del tráfico; pero seguramente si esto ocurriera dirá: "me perjudico con traer carbón a ese precio", y fijará un precio de once a doce soles. Pero admito nueve soles la tonelada, y entonces tenemos, sumando estas dos cifras de fletes y el costo de extracción, diecinueve soles diez centavos. Por carga y descarga pago simplemente noventa centavos, y llegó a la cifra de veinte soles en Lima, la misma cifra que señalaba ayer el señor Balta. ¿A qué precio podrá venderse en Lima un carbón que cuesta veinte soles la tonelada? Lo menos a veinticinco soles. No se conformarían con menos los señores de Jatunhuasi; y como en condiciones normales el carbón australiano, que tiene menor proporción de ceniza, del cuatro al seis por ciento, se vende en Lima a treinta y dos y a treinta y cinco chelines la tonelada en gran cantidad, resulta, que en Lima mismo el carbón de Jatunhuasi no podrá

jamás competir con el carbón austriaco. Mucho menos podrá exportarse ese carbón fuera del Perú, por más que en su ardorosa disertación el estimado amigo señor doctor Peña Murrieta llegaba no sólo a satisfacer las necesidades de combustible de toda la república sino a inundar al mundo con el carbón de Jatunhuasi. (Risas). Descartada la exportación y el consumo de Lima, sólo queda el consumo en la provincia de Huarochiri y en los departamentos de Junín, Ayacucho y de Huancavelica. ¿Qué industrias son éstas que van a usar el carbón de Jatunhuasi? Yo quisiera que tanto el señor Ministro de Fomento como los defensores de este ferrocarril me señalasen una sola industria, aparte de la minera, que pudiera consumir en gran escala. Si se establecen más tarde industrias allí, seguramente para generar fuerza motriz, no recurrirán al carbón cuando tienen allí la hulla blanca, esas caídas de agua que solamente requieren el costo de la primera instalación y pequeñísimos gastos de sostenimiento, constituyendo por tal causa la fuente más económica de fuerza.

La industria minera, cuando requiere fuerza, utiliza la hidráulica.

Tenemos el ejemplo de la Casapalca, de la Cerro de Pasco, de Fernandini y de Huarón. Para los efectos de la calefacción, para las operaciones metalúrgicas necesita del coke. La Cerro de Pasco posee las cuencas de Goyllarisquiza y de Quishuarcancha y sólo en la primera, como reza en el Boletín No. . . . del Cuerpo de Ingenieros de Minas, por que de preferencia me voy a referir a documentos oficiales, sólo en la primera, repito, trabaja apenas veintidós pertenencias de las que allí posee; y, sin embargo, produce esa proporción enorme de carbón 300,000 toneladas al año. Más aún: constantemente tiene preparadas dos millones de toneladas en previsión del consumo, y como el consumo es al rededor de trescientas mil toneladas, tiene casi para siete años. Una empresa que tiene a la mano esas cuencas, ¿cree el señor Ministro que va a recorrer trescientos y tantos kilómetros para buscar el carbón de Jatunhuasi, con 13 por ciento de cenizas y no menos de 23 en el coke? ¿No irá en último caso, si le faltara el carbón de sus minas, a Oyón que está apenas a cincuenta kilómetros del Cerro de Pasco, y no a Jatunhuasi que está a trescientos y tantos kilómetros? Respecto de Fernandini, el mismo señor Ministro dice que está empleando coke de Oyón; y Huarón, que está en el camino del Cerro de Pasco a la costa está sobre la ruta del ferrocarril de Huacayo y usa también coke de Oyón. Tampoco irán, por consiguiente, a buscar su carbón en Ja-

tunhuasi. Y entonces queda, señor Presidente, como único consumidor del carbón de Jatunhuasi, Casapalca. Casapalca beneficia al rededor de 200,000 toneladas que consumen un 10 por ciento de coke. Son 20,000 toneladas, es decir, que nosotros construimos un ferrocarril para proporcionar a Casapalca las 20,000 toneladas de coke que necesita; y Casapalca, es decir, Backus y Johnston, como le consta al señor Ministro, han tenido la opción para construir el ferrocarril de Jatunhuasi, opción que les dieron los mismos mineros interesados en el carbón, y después de haber hecho estudios con sus ingenieros han abandonado la opción porque no les conviene ya construir ese ferrocarril. ¿Por qué? Porque un coke que da 23 por ciento de cenizas no puede competir con el coke extranjero, más resistente para las operaciones metalúrgicas, con mucha menor proporción de cenizas, y, además, porque, como decía el señor Balta, refiriéndose a algo que le manifesté por lo bajo, el coke extranjero es un residuo secundario de la industria de la destilación de la hulla, que obtiene grandes utilidades de extracción de las anilinas, de las esencias aromáticas, de los explosivos y de otra serie de productos derivados que tienen un valor enorme. De allí que puedan venderlo muy barato, mientras el coke de Jatunhuasi es producto único. Yo pregunto ¿es que en las oficinas metalúrgicas que se dice se establecerán en la Oroya se va a aprovechar el carbón de Jatunhuasi? Probablemente no. Es seguro que van a utilizar de las asphaltitas que tienen allí mismo y que se encuentran también a lo largo del Mantaro, porque se ha descubierto ya el medio de quemar el carbón en polvo, en forma idéntica al petróleo, con gran economía, y ya los hornos de fundición no serán hornos de mangas sino hornos de reverbero, y entonces las asphaltitas tendrán grandes aplicaciones.

De todo lo expuesto resulta que el carbón de Jatunhuasi no podrá exportarse, ni estará en condiciones de competir en Lima con el extranjero, quedando demostrado por otra parte que su utilización en Huancavelica y Ayacucho sólo aliviará alguna pequeña industria y se utilizará en las cocinas domésticas.

Con el objeto de demostrar la bondad del proyecto se dice que en último caso este ferrocarril sería un ramal del troncal que descongestionaría el ferrocarril central del Perú; pero este mismo argumento hay que contemplarlo en su verdadera faz. ¿De dónde viene la congestión del ferrocarril central? Viene del norte de la Oroya, viene de toda la zona de Cerro de Pasco, viene tal vez hasta de Cajatambo. ¿Y vamos a descon-

gestionar lo que viene del norte de la Oroya con un ferrocarril que está en el sur? Si se quiere descongestionar el ferrocarril central hay que construir el ferrocarril de Sayán a Oyón. Se arguye que la construcción del ferrocarril a Oyón, si no imposible, es al menos muy peligrosa. Pero aquél que conoce estas quebradas que ascienden a la cordillera, puede afirmar que todas ellas son más o menos semejantes. Cuando se construyó el ferrocarril de Chimbote a Recuay y la línea llegó cerca del Cañón del Pato, casi todos creyeron que había necesidad de detenerse allí y que era imposible penetrar en la quebrada: pero vino un ingeniero y repitiendo lo del huevo de Colón, dijo: "vamos a hacer un zigzag para pasar encima del cañón." Pues yo creo que se puede hacer un ferrocarril a Oyón, y ese ferrocarril, como demostraré dentro de un momento, podrá traer carbón a Lima y descongestionar el ferrocarril central. Ese ferrocarril habilitará, además, las provincias de los departamentos más al Norte, y, tal vez, permitirá la penetración de una vía hasta el corazón de la montaña, hasta el Pachitea.

Los mantos de Jatunhuasi no miden sino de sesenta centímetros a un metro cincuenta. Los mantos de Oyón, según datos que suministra el ingeniero señor Málaga, reforzados por los ingenieros Dueñas y Díez Canseco, tienen un espesor de cinco, ocho y diez metros; el señor Málaga llega a afirmar que en algunos casos ha encontrado 80 metros de espesor, y el señor Díez Canseco que ha medido este espesor, dice que se trata probablemente de un plegamiento de la misma capa; pero que indudablemente hay la certeza de que existe una enorme cantidad de carbón. Esto significa que bajo el aspecto de la economía en la extracción, no ha considerado este factor el señor Ministro, limitándose sólo a comparar el kilometraje entre una y otra vía, que encuentra casi iguales hasta Lima. No se ha acordado probablemente de que estas mismas cifras que he obtenido están comprobadas con documentos oficiales; y en segundo lugar, no considera el menor costo de producción del carbón de Oyón. Yo tomo para este costo la cifra de cinco soles a que llegan los americanos, a pesar de la compensación del mayor espesor: yo tomo S. 6.

De Sayán a Oyón hay 90 kilómetros hasta los puntos más avanzados de la explotación; de Sayán a Huacho hay 53 kilómetros, de manera que de Oyón a Huacho hay 143 kilómetros. Tomando la misma tarifa de 3 centavos, tendríamos cuatro soles veintinueve de flete por la tonelada

de carbón de Oyón; y como el costo de extracción es de S. 6; puesto en Huacho costaría 10.29; y ese carbón traído a Lima a 3 centavos por tonelada sobre los 322 kilómetros de Oyón a Lima, costaría en la capital 15 o 16 soles contra 29 que costaría el carbón de Jatunhuasi.

Estas consideraciones que acabo de exponer, señor Presidente, vienen a comprobar que tenía mucha razón el señor Barreda cuando, después de un estudio minucioso del asunto, con su poderoso talento, con su clara visión, nos afirmaba aquí que el ferrocarril a Jatunhuasi nunca sería un ferrocarril carbonero, y que su construcción constituiría para el Estado una operación verdaderamente ruñosa. Y esta opinión también es la mía. (Aplausos).

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

El señor PESA MURRIETA — He escuchado, señor Presidente, con todo interés, el discurso que acaba de pronunciar el diputado señor Fuchs; y, a la verdad que he llegado a conclusiones precisas, y voy a contestar en breves frases para no fatigar la atención de la Cámara.

Principio por declarar que el debate se halla agotado. Que nos sentimos todos con intenso cansancio. Que sería juicioso votar el proyecto, discutido ya con tanta amplitud, desde época muy anterior, cuando la dilatada discusión sobre ferrocarriles, cuyo término se produjo en la sesión del Congreso, recuerdo todavía. Y, finalmente, que conviene fumigar la atmósfera parlamentaria para ocuparnos de tantas otras iniciativas también de carácter nacional.

Por las mismas consideraciones, ¿no resulta monótono hacer referencias sobre la calidad del carbón de Jatunhuasi, sobre su costo de producción, consumo, facilidades para el trabajo, fletes, probable movimiento mensual de carbón por la línea proyectada, etc., etc.? ¿Y no es más extemporáneo, aún, tratar de preferencia de cuencas, ponderando el criterio de unos diputados que amparan la de Oyón, como otros exaltan la de Jatunhuasi? . . . ¡Sí lo es!

Sin embargo, ya que mi distinguido amigo, el señor diputado por Tumbopata, insiste en sus elogios a aquel centro mineralógico, he de responder, hoy con mayor franqueza que en ninguna oportunidad, cómo siento y cómo pienso sobre el particular.

¿Qué importancia representa la cuenca de Oyón, señores? ¿Podrán explotarse las minas de carbón de ese distrito? ¿Debe preferirse la vía

férrea que necesita, sobreponiéndose a la de Jatunhuasi?....

Estas son las preguntas que yo quiero formular.

Oyón, suponiendo excelente su combustible, vale menos que cualquiera modesta cuenca del país, dada su posición topográfica.

Situada entre cadenas de cerros que circunscriben el valle de Huara, es inaccesible absolutamente, ya porque éstos tienen una pendiente de 45 grados, aproximándose en algunas partes a la vértice; ya porque no existen faldas, pequeñas siquiera, que faciliten desarrollos continuos ni aún en forma de zig zag; y ya, en fin, porque apenas dejado el valle se observa un terreno imposible para construcción férrea.

Oyón, además, situado dentro de una quebrada estrecha hasta el extremo de encontrarse dentro de espacios de 20 metros de ancho, no permite, para los trazos, amplitud en ninguna de las márgenes; no acepta, caso de ser viable esta dificultad, medios de construcción para las gradientes; menos todavía dá luz suficiente para los puentes que se necesitarían sobre el río, de un lado a otro, ya que así podría ahorrarse un trabajo estéril sobre la roca viva.

Oyón, caso de ser abordable debido al esfuerzo o al enorme gasto, tendría un ocho o diez por ciento en sus gradientes, por lo menos; deduciendo, entonces, que el precio del carbón sería mayor e inaceptable en los mercados vecinos.

Oyón, no tiene otra puerta de entrada para explotar su tan vitoreado combustible y, por consiguiente, hay que buscarle una menos infernal, para darle salida; pero vía que vendrá después de algunos siglos: la área. (Risas).

Oyón, tiene algo peor y es: que dada lo abrupto de las secciones que le rodean, no ha consentido ni la confección de los "Estudios preliminares"; habiéndose llevado a cabo, después de fatigosas jornadas, apenas el "Reconocimiento" de esa Suiza montañosa del Perú.

De las referencias expuestas, hay que llegar a estas dos conclusiones: desechar la posibilidad de construir un ferrocarril a vapor por simple adherencia; y resolverse, ya que por medio de la cremallera acaso sería imposible también, a proteger la aviación hullera en el país.

Yo quisiera, con todo, escuchar la opinión de un distinguido diputado que, en su condición de ingeniero conocedor de la región descrita, podría dignarse hablarnos sobre el particular. Me refiero al señor Rubio (don Miguel).

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

El señor PEÑA MURRIETA (continuando) — El estimable amigo señor Rubio, y, según observo, también el señor Ministro, seguramente van a expresar opiniones interesantes; pero me figuro coincidirán con las mías en el orden mencionado; opiniones que, tratándose de Jatunhuasi, nunca han sido optimistas considerándolas en sí mismas, aunque conservan tal característica por comparación.

¿Puede haber similitud, pregunto yo, con el yacimiento tradicional de Junín?

Hermosa cuenca, favorecida por la naturaleza, por su extensión y contenido. Rico centro mineral amplamente abierto al Perú entero; tanto que se disputa la diversidad de rutas para explotarla. Fuente que por su valor e inagotable tesoro, es, como dije en otra ocasión, el 20. Tarapacá de la Nación. Joya inestimable solicitada por el Estado, por los grandes capitalistas que no quieren ofrendarle nada a Oyón, y por los intereses sociales y económicos del país.

Todo eso ¿carece de valor?

Recordemos, señores, a Jatunhuasi desde el punto de vista del valle que la cubija y de su proximidad a Lima; contemplemos la iniciativa laudable para llevar adelante su camino de hierro; fijémonos en el costo de la construcción de éste, escendente a menos de tres millones de soles, cuando el de Oyón necesitaría infinitos desembolsos; y tengamos advertido su alto significado para una provincia como Huancayo, cuyo progreso es cada día más floreciente; sin olvidar que los importantes departamentos de Ayacucho y Huancavelica, que han de recibir beneficios directos, contribuyen a la vida efectiva de la República.

Ha traído nuevamente al debate el señor Fuchs el punto relativo a los fletes del carbón de Jatunhuasi.

La atmósfera parlamentaria está congestionada con tanta insistencia. Y, sin aducir nuevas razones, séame permitido repetir que a S. 15 por tonelada obtendríamos el combustible en Lima sí, como es evidente, la Peruvian Corporation formalizara su compromiso de transporte a S. 9.

El señor FUCHS — He adoptado esto.

El señor PEÑA MURRIETA — Si es así, debo, entonces, concretarme a otra de las observaciones que he escuchado del señor Fuchs, relativo al escaso consumo que tendría el carbón de Jatunhuasi en Junín, por cuanto afirma su señoría que Gollarisquiza exportaría combustible sobrante para las necesidades del Cerro y otras fundiciones.

A las razones que expuse ayer respecto a este aserto, debo decir que Goillarisquizga es insuficiente en su producción para abastecer el servicio de las fundiciones; como lo acredita el hecho de que Casapalca y Tinyahuasi compran coque extranjero a precio elevado, no obstante que a la última le suministran gruesas cantidades de este combustible.

Por supuesto, que con mayor razón, según mi criterio, no podría abastecer, como es natural, dada su relatividad de producción, a Morococha, Yauri y demás fundiciones. Y, luego, se me ocurre esta pregunta: si dispone de tanto carbón Goillarisquizga, ¿cómo el ferrocarril que quema hoy patriótico, no lo reemplaza con aquel mineral en la proporción de cinco mil toneladas que necesita mensualmente?

No me parece fundada la argumentación acabada de exponer, señor Presidente.

Así como sostengo, pasando a otro punto, la seguridad de que los productos minerales de Jatunhuasi encontrarán, para su consumo, mercados amplísimos; también pienso que el carbón de Oyón, suponiendo construido su difícil ferrocarril, no tendrá otro mercado de consumo que el de la provincia de Chancay y sus alrededores: Ancón, Lima y Callao. Es decir, 13 o 14 mil toneladas al año, en el mejor de los casos; afirmación que significa menos del cincuenta por ciento del consumo de Jatunhuasi, que, como recordará la Cámara, se avaluó en 300 mil toneladas.

De otro lado, el ferrocarril carbonero de Oyón, imaginando que se impulsara al de Jatunhuasi por la abundancia de combustible extraído, y se expandiera a centros más amplios las fundiciones de Junín y a los departamentos del Sur?... Jamás.

Salta a la vista, con sólo mirar un mapa, que el mineral de Oyón para llegar a Smelter, por ejemplo, tendría que recorrer casi un círculo completo, dejando primero a Huacho, después por la costa hasta Lima, para volver a subir por la línea del Central, hasta el punto indicado; 800 kilómetros, con el recargo extraordinario de fletes.

Pregunto yo: ¿tamaño absurdo tiene explicación en el campo de las ideas y de la ciencia, distinguido amigo señor Secada?

Su señoría, con ese calor y entusiasmo ingénito, con su voz tranquila, tierna y aulladora, nos hablaba sobre esta materia, insistiendo en el kilometraje sugestivo ofrecido por la cuenca de Oyón; pero tengo que convenir en que padece su señoría de un profundo error al hacer juicios completamente equivocados,

El señor SECADA (don Alberto interrumpiendo) — Yo no he dicho semejante cosa, sino que se tiene la vía del Cerro de Pasco para poder llevar ese carbón. Ya ve el señor Peña Murrieta que cuando hablo con él, mi voz no puede ser más suave. (Risas).

El señor PEÑA MURRIETA (continuando) — Efectivamente que la noto suavísima. (Risas).

El señor SAYAN PALACIOS (don Emilio, por lo bajo) — Es indiscutible que la vía ha de ser al Cerro de Pasco.

El señor PEÑA MURRIETA (continuando) — Pero admito que la vía se construyera al Cerro de Pasco, como lo indican sus señorías, ¿no sería entonces otro error abastecer Lima, el Callao y la escuadra por medio de un recorrido circular también, de enorme radio?

En mi concepto, no encuadra absolutamente el criterio que favorece al camino de hierro de Oyón sobre el que exige, del Parlamento, la autorización para el empréstito de los capitales del Perú.

Yo espero que debemos fincar la confianza necesaria en una negociación financiera cuyas proyecciones deben contemplarse con serenidad, dejando de lado acaso móviles ocultos, y advirtiendo que el renglón destinado a su servicio significa egresar del Presupuesto una insignificancia que, cuando menos, a título de ensayo, debe efectuarse.

Ensayar finalidades patrióticas de esta índole constituyen expectativas de verdadero progreso. Malos ensayos son, en cambio, los pronunciamientos militares, las revoluciones, los proyectos que tienden a quitar al Supremo Tribunal la revisión de los procesos electorales, y otras iniciativas inaceptables para la buena marcha de la vida institucional de la República.

Me resta decir al señor Fuchs, que la contribución minera que en general asciende a 45 mil libras, de las mismas que se destinan 15 mil a cubrir los servicios de la Escuela de Ingenieros, quedando un sobrante de 30 mil libras, con las que es puede cubrir el servicio del empréstito cuyo importe alcanza, como sabe la Cámara, apenas a Lp. 24 mil anualmente. Quiere decir, pues, que las instituciones aludidas no sufrirán menoscabo alguno en su presupuesto, como a primera vista pudiera suponerse en el país y en el público, impresionista de primera intención.

Votemos, señores diputados, la autorización, evitando hacer estéril las funciones del Congreso extraordinario presente, con lo que habremos hecho

un bien positivo a la colectividad nacional. (Aplausos).

El señor FUCHS — Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE — El señor Ministro ha pedido la palabra, y quedará con ella para la próxima sesión. Cito a los señores diputados para el sábado a las 5. Se levanta la sesión.

Erán las 8 h. 15' p. m.

—Por la Redacción.

A. Espinoza S.

CAMARA DE DIPUTADOS

Sesión del lunes 10. de abril de 1918

Presidida por el señor Juan Pardo

SUMARIO.—Se concede licencia al diputado por Cajamarca señor Segundo S. Rodríguez.—Orden del Día.—Se aprueba la redacción de la ley que vota partida en el Presupuesto General de la República para instalar una exposición agrícola e industrial en Iquitos, en conmemoración del cincuentenario de la fundación de esa ciudad.—El señor Presidente declara expedito para incorporarse al diputado suplente por la provincia de Quispicanchi, don Jorge Heaton.—El señor Heaton presta el juramento reglamentario.—Se suspende la sesión para pasar a secreta.—Reabierta la sesión pública, y con asistencia del señor Ministro de Fomento, don Héctor F. Escardó, continúa la discusión del proyecto que autoriza al Poder Ejecutivo para contratar un empréstito de Lp. 300.000, destinadas a la construcción del ferrocarril a Jatunhuasi.—Se aprueba con modificaciones, la primera parte del artículo 10.

Abierta la sesión a las 5 h. 30, p. m., con asistencia de los señores: Carrillo, Parodi (don Santiago D.), Alva, Alonso, Alvarez González, Añaños, Arrese y Vegas, Apaza Rodríguez, Ascurra, Balbuena, Barrios, Bedoya (don Saturnino), Bendejú, Cáceres, Castro (don Enrique), Castro (don Juan D.), Corbacho, Cucho Gutiérrez, Escalante, Fariña, Fuche, Fuentes Aragón, Gamarra, García Bedoya, Gasco, Gianolli, Hoyos Osoreo, Idiáquez, Ingunza Delgado, Macedo Pastor, Maúrtua, Mavila, Menacho, Menéndez, Miranda, Morán, Morey, Núñez Chávez, Pacheco Benavides, Parodi (don José), Peña Murrieta, Pérez, Ponce y Cier, Pinzás, Ramos, Ramos Gabieses, Ramírez, Reátegui, Roig Rivera, Román, Rubio (don Arturo), Rubio (don Miguel), Sánchez Díaz, Santa María, Sayán Palacios, Secada, Sui-

va, Sotil, Sousa, Talavera, Tello, Uceda, Urbano, Vera Revollar, Vidal, Vignati, Velezmoro, Villanueva, Wieland y Zapata, fué leída y aprobada el acta de la anterior.

Señores que faltaron: con aviso, Balta, Criado y Tejada, Larrañaga, Bedoya (don Augusto), Castillo y Manzanilla; por enfermos: García y Ochoa; con licencia, Solf y Muro; y, sin aviso, Barreda, Barrós, Benavides, Borda, Cerro, Chaparro, Escardó Salazar, Flores, García León, Huamán de los Heros, Irigoyen, Luna (don Julio C.), Luna Iglesias, Málaga Santolalla, Maldonado, Mendoza, Mercado, Orbegoso, Quimper, Rodríguez, Rodríguez Dulanto, Salazar Oyarzábal, Salomón, Seminario Arámburu, Tejada, Ulloa, Urquiga, Vigil y Vivanco.

Se dió cuenta de los siguientes documentos:

OFICIOS

Del señor Ministro de Fomento, ampliando sus informes sobre los caminos de carácter nacional y departamental en construcción, y sobre los precios unitarios de movimientos de tierra y valor de jornales que se abonan a los braceros en las distintas obras públicas que se llevan a cabo por la dirección de caminos y obras públicas.

Con conocimiento del señor Balta, se mandó archivar.

Del diputado por Cajamarca, señor Segundo Sergio Rodríguez, solicitando licencia por quince días para ausentarse de la capital.

Consultada la Cámara le fué concedida la licencia.

Del diputado suplente por Quispicanchi, señor Jorge Heaton, acompañando su credencial.

Pasó a la orden del día.

DICTAMEN

De la Comisión de Redacción, en la ley que vota partida en el Presupuesto de la República para la instalación de una exposición agrícola e industrial en Iquitos.

Pasó a la orden del día.

PEDIDOS

El señor RUIZ BRAVO.—Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE.—El señor Ruiz Bravo puede hacer uso de la palabra.

El señor RUIZ BRAVO.—Señor Presidente: Teniendo que hacer un pedido de carácter reservado, suplico a la Mesa que cuando lo crea oportuno se sirva pasar a sesión secreta.

El señor PRESIDENTE.—Se atenderá el pedido del señor Ruiz Bravo.

El señor MORENO.—Pido la palabra.