

En mesa.

Rúbrica de S. E.—**Rubina.**

Lima, 11 de octubre de 1900.

A la orden del día.

Rúbrica de S. E.—**Stubina.**

Se dió por discutido.

A propuesta del Sr. Seminario, la Cámara acordó que la votación fuera en la forma ordinaria.

Procediéndose á votar el dictamen en esta forma resultó desechado.

Sin debate y por 45 votos contra 36 fué desechado el dictamen siguiente:

Comisión principal de hacienda.

Señor:

Vuestro comisión ha estudiado los informes expedidos por el ministerio de relaciones y de hacienda en que se relacionan los servicios prestados por el finado esposo de la señora Clara Rosa Abril viuda de Idiáquez, y hallándolos meritorios los reproduce en todas sus partes, siendo de sentir que accedais á su solicitud mandando se le extienda la correspondiente cédula de montepío con el haber mensual de ocho libras trescientos treintitres milésimos, que es la tercera parte del haber que disfrutaba su esposo como vocal del tribunal mayor de cuentas, la que se le abonará sin descuento alguno.

Dese cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 22 de setiembre de 1905.

J. M. Manzanilla.—Clemente J. Revilla.—J. Fernando Gazzani.—F. S. Castro.—Ogundo A.

Lima, 25 de setiembre de 1905.

A la orden del día.

Rúbrica de S. E.—**Menéndez.**

Sin debate y por todos los votos menos 12, fué aprobado el dictamen que dice:

Comisión principal de guerra

Señor:

A juicio de vuestra comisión no ha habido razón legal suficiente, para que la honorable cámara de senadores haya modificado la resolución adoptada por la de diputados en la solicitud del inválido don José Lino Cueto, que se le mandó en revisión.

Las citas que la Cámara revisora hace del reglamento de la materia, no son, á juicio de vuestra comisión, pertinentes: porque no se trata en el presente caso de una persona que formaba parte del ejército; sino de un ciudadano armado, de un ciuda-

dano que formaba parte de la guardia nacional, que entró á formar parte de ella cuando estalló la última guerra exterior; con la circunstancia especialísima y meritoria de que al enrolarse en la guardia nacional, era maestro y dueño de un taller de carpintería que abandonó por defender á su patria.

Por lo anteriormente expuesto y reproduciendo las razones del dictamen de fojas 25, vuestra comisión opina, que insistais nuestra primitiva resolución.

Dese cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 16 de setiembre de 1899.

Juan M. Echenique.—P. A. Diez Canseco.—Juan Manuel de la Torre.—Liborio Cáceres.

Lima, 19 de setiembre de 1899.

En mesa.

Rúbrica de S. E.—**Vélez.**

Lima, 20 de noviembre de 1899.

A la orden del día.

Rúbrica de S. E.—**Rada.**

Lima, 7 de agosto de 1900.

En la misma estación.

Rúbrica de S. E.—**Rojas.**

Lima, 19 de agosto de 1901.

En la misma estación.

Rúbrica de S. E.—**Núñez.**

Lima, 17 de agosto de 1902.

En la misma estación.

Rúbrica de S. E.—**Vidaurre.**

Se pasó á discutir el dictamen recaído en la solicitud de doña Mercedes Castro viuda de Fernández, y no pudiendo saberse qué llaves del aparato eléctrico de votaciones secretas habían quedado abiertas, S. E. levantó la sesión.

Eran las 6 h. 40' p. m.

Por la redacción

L. E. Gadea.

53a. sesión del martes 10 de octubre de 1905.

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

Sumario.—Orden del día.—Se aprueban los dictámenes de la Comisión de Redacción en las siguientes resoluciones: la que eleva á pueblo el caserío de Sangallayo, de la provincia de Huarochiri: la que concede al doctor F. Miguel Girbau permiso para aceptar una condecoración; y la que eleva á pueblo el caserío de Huan-

caja de la provincia de Huarochiri.—Se elige al doctor D. P. Abraham del Solar, oficial de la Comisión de redacción.—Se aprueba el aumento de haber al comisario de Chorrillos.—Se aprueba la modificación introducida por el Senado en el proyecto sobre reconstrucción del ferrocarril de Yonán á la Viña.—Se aprueba el proyecto sobre partida para construcción de una línea telegráfica entre Locumba, Candarave y Ticaco.—Se aprueba el contrato celebrado por el Ejecutivo para la construcción del ferrocarril de Lima á Pisco.

Abierta la sesión á las 4 h. 30 p. m., fué leída y aprobada el acta de la anterior.

—Se dió cuenta de los documentos siguientes:

OFICIOS

Del señor Ministro de Fomento, manifestando que á la brevedad posible dictará las órdenes convenientes para que un ingeniero de estado examine la toma de regadío del río de Huaral, que surte á la provincia de Chancay y formule el presupuesto respectivo para repararla.

Con conocimiento del honorable señor Changanáquí, se mandó archivar.

—Del mismo, informando en la parte que le respecta en el pedido del honorable señor Belón, sobre las expropiaciones que ha llevado á cabo la "Inca Mining Company", en la apertura de caminos de la estación de Tirapata á Limbaní.

Con conocimiento del referido honorable señor, se mandó archivar.

—Del mismo, comunicando que encargará á un ingeniero del estado el examen de la cañería que conduce agua de Uchumayo á Mollendo.

—Del mismo, solicitando que el honorable señor Núñez Teófilo indique la fecha ó el asunto á que se refieren los telegramas cambiados entre la dirección de salubridad y el médico sanitario de Mollendo que desea conocerlos.

Con conocimiento del citado honorable señor, se mandaron archivar.

—Del Excmo. señor Presidente del N. Senado, remitiendo para su revisión copia del dictamen de su Comi-

sión Auxiliar de Guerra en el que se declara que doña Enriqueta León, viuda del oficial primero del cuerpo político, don Miguel de La Flor, tiene derecho á montepío.

Pasó á la Comisión Auxiliar de Guerra.

—Del mismo, avisando que ha sido aprobado en revisión el proyecto que manda consignar en el presupuesto de la república una partida para abonar el crédito reclamado por don José Dañino.

—Del mismo, con igual objeto que el anterior, respecto del que concede una pensión de gracia á doña Amelia Matate.

Se remitieron á la Comisión de Redacción.

—Del mismo, participando que ha sido desechado el proyecto en virtud del cual se debía recomendar al Ejecutivo que expidiese cédula de montepío á doña Rosa y doña Victoria Roedel.

Pasó á la Comisión Auxiliar de Guerra.

—De los señores secretarios del Congreso, remitiendo las observaciones formuladas por el Ejecutivo á la ley que ordena se consigne en el presupuesto de la república una partida para la compra de la cañería necesaria para surtir de agua potable á la ciudad de Huancayo.

Pasó á la comisión de obras públicas y principal de presupuesto.

—De los mismos, manifestando que ha sido desechada la insistencia de esta honorable Cámara en el proyecto que reforma el inciso 4o. del artículo 41 de la Constitución del Estado.

—De los mismos, con igual objeto que el anterior, respecto de la pensión de gracia que solicita doña E. delmira Cornejo viuda de Gómez.

Se mandaron agregar á sus antecedentes.

PROPOSICIONES

De los honorables señores Cornejo, Durand y Barrón para que se considere lo resuelto en la solicitud de la señora Clara Rosa Abrill viuda de Idiaquez.

—De los honorables señores Belón y Luna Luis Felipe, con idéntico fin, respecto de la solicitud de las señoras Cazorla.

Se mandaron reservar para la próxima sesión de asuntos particulares.

—De los honorables señores Chá-

vez, Bedoya, Tejeda y Revilla, crean el distrito de Tingo en la provincia de Arequipa.

Admitida á debate, pasó á la Comisión de demarcación territorial.

—Del honorable señor Jiménez, para que se consigne en el presupuesto departamental de Arequipa una partida para el médico titular de la provincia de Yungay.

Aceptada á discusión, se remitió á la Comisión auxiliar de presupuesto.

—De los honorables señores Málaga Santolalla, Dancuart, Changanaqui y Forero, para que se aumente en un treinta por ciento el haber de los ministros de Estado.

Admitida á discusión, pasó á la Comisión principal de presupuesto.

—De los honorables señores Ibarra y Solís, para que se consigne en el pliego adicional del presupuesto de fomento Lp. 300 por una sola vez, destinada á la refección del tajamar que sirve de defensa en la época de lluvias á la población de Jauja.

Admitida á debate, se remitió á las comisiones de obras públicas y auxiliar de presupuesto.

—De los honorables señores Belón y Luna Luis Felipe para que se hagan extensivos los efectos de la ley de 28 de octubre de 1879, á los deudos con derecho á montepío, de los sobrevivientes de las batallas de Tarapacá y San Pablo y combatientes de Arica.

Aceptada á discusión, se remitió á las comisiones de premios y auxiliar de guerra.

—De los mismos honorables señores, creando en la provincia de Azángaro una judicatura de primera instancia en lo criminal, con el haber de juez de primera instancia.

Admitida á debate, pasó á las comisiones principales de justicia y presupuesto.

Del honorable señor Alvarado, votando en el presupuesto de la República, quinientas libras, para la terminación de la iglesia de Otuzco.

Aceptada á discusión, se remitió á las comisiones de obras públicas y principal de presupuesto.

—Del honorable señor Ballón, estableciendo en la provincia de Abancay un impuesto sobre la harina que se consume, se importa ó elabore, en favor de la beneficencia pública de esa ciudad.

Admitida á debate, pasó á las co-

misiones de beneficencia y auxiliar de hacienda.

DICTAMENES

De la Comisión de redacción, en la ley que eleva á villa el caserío de Huancata.

De la misma, en la que eleva á pueblo el caserío de Sangallaya.

—De la misma, en la resolución que concede á don F. Miguel Girbau permiso para aceptar una condecoración.

—De la principal de presupuesto, en el proyecto que crea la plaza de amanuense para el agente fiscal de Arequipa.

—De la de premios, en la solicitud de doña Carolina viuda de Vargas sobre aumento de montepío.

—De la principal de presupuesto, en el proyecto que crea un nuevo juzgado de primera instancia en la provincia de Tarma.

—De la de demarcación territorial, en el relativo á elevar á villa el pueblo de Antabamba de la provincia de su nombre.

—De la principal de presupuesto, en el que vota Lp. 500 para el camino de Atoghuarco.

—De la de demarcación territorial, en el que anexa el pago de Huancapata al primer distrito de la provincia de Anta.

—De la principal de presupuesto, en el que crea una escribanía del crimen en la provincia de Huari.

—De la misma, en el que vota Lp. 300 para la construcción de la cárcel de Lircay.

—De la de premios, en la solicitud de doña Edelmira Dávila, sobre aumento de montepío.

Pasaron á la orden del día.

—De la de premios, en la solicitud de doña María Incháustegui, sobre montepío.

—De la principal de presupuesto, en el proyecto que crea una escribanía del crimen en la provincia de Canchis.

—De la principal de guerra, para que se insista en el proyecto que reconoce clase y tiempo de servicios á los paisanos sobrevivientes del combate de Arica.

—De la principal de presupuesto, en la solicitud del conserje del archivo de límites sobre aumento de haber.

—De la de premios, en la solicitud de las señoritas Carreño, sobre aumento de montepío.

Quedaron en mesa.

SOLICITUDES

De don Eduardo Sthal, sobre aclaratoria de una ley.

—De doña Regina Gómez, sobre montepío.

—De doña Corina Bezanilla, sobre aumento de montepío.

—De doña Matilde G. viuda de Dulanto, sobre montepío.

—De doña Gregoria Márquez, sobre aumento de montepío.

Pasaron á la Comisión de Memoriales.

—De don César A. Bazo obsequiando su obra sobre la batalla de "San Pablo".

Se mandó archivar.

PEDIDOS

El señor Núñez.—Acabo de oír la lectura del oficio pasado por el señor Ministro de Fomento contestando al que se le dirigió con referencia al pedido que formulé en 19 de setiembre último. No puedo dejar de manifestar, Excmo. señor, mi extrañeza, por el hecho de que el señor Ministro, después de 20 días y cuando está ya para terminar la legislatura, me dirija una pregunta como si quisiera manifestar que mi pedido no tenía objeto ó no podía realizarse.

Yo pedí que se oficiara al señor Ministro para que remitiera copia del oficio dirigido por la dirección de salubridad al médico titular de Mollendo, en que le indicaba cuál debería ser la manera y forma de incinerar los edificios. Así lo dije y bien claro; pero ya que el señor Ministro no ha comprendido, pido á V. E. que le reitere oficio en los términos que acabo de indicar.

Yo no sé por qué no se cree que yo digo la verdad. Cuando manifesté en esta Cámara que se habían llevado individuos atacados de bubónica, de Pambablan á Mollendo indiqué un hecho cierto y que, á juicio de todos, era peligroso.

Yo creo que si se dictan medidas de todo orden como en la actualidad se dictan para evitar el contagio de la bubónica, no es posible aceptar que se traslade á los epidemiados á un lugar que se encuentra indemne.

Respecto de las cañerías de Uchumayo á Mollendo, también dice el señor Ministro que á mi juicio debe haber interrupción.

No es sólo á mi juicio, Excmo. señor, es á juicio de todos, es á juicio de los profesionales; y no es posible suponer q' una cañería q' ha estado

en uso durante 30 años, que ha pasado por épocas de fuertes movimientos de tierra, no haya sufrido desperfectos, no sólo por dichos movimientos sino porque, en tiempo de avenidas, arrastra muchas lamas que unidas al óxido natural impiden la libre circulación del agua. De modo que ésta no es mi simple opinión, sino que es la de todos los que conocen lo que ocurre por ahí.

Respecto al asunto principal solicito de V. E. que reitere oficio al señor Ministro de Fomento, manifestándole que me he referido á los telegramas cambiados entre la dirección de salubridad y el médico titular de Mollendo respecto á las medidas que deberían emplearse para la incineración de los edificios en que hubieran habitado pestosos, así como también sobre las medidas de desinfección que deberían adoptarse.

Ya que hago uso de la palabra, también solicito que se oficie á la Junta Electoral Nacional para que complete la junta de registro de Mollendo. En la última elección apenas se instaló con 3 miembros, y funcionó no obstante que no estuvieron presentes los señores Luna y Riega. Y como debe continuar esa junta haciendo inscripciones, yo ruego á V. E. que se oficie á la Junta Electoral Nacional á fin de que se sirva completarla.

El señor Presidente.—Se atenderán los pedidos del H. señor.

El señor Jiménez.—Excmo. señor: Obedeciendo á los dictados de la equidad firmé el dictamen de la Comisión Auxiliar de Justicia, favorable á la solicitud de indulto de don José C. Téves, á quien la Corte Suprema condenó como calumniante.

Creo que el expediente se encuentra á la orden del día, y muy á mi pesar retiro mi firma, como protesta contra los términos injuriosos que Téves dirige al Poder Judicial, en un folleto que circula entre los Representantes y que aquí tengo á la vista.

El señor Urteaga J. A.—Excmo. señor: En esta legislatura presenté un proyecto para que se adjudicara á los comuneros de Amazonas los terrenos de comunidad, proyecto que pasó á la Comisión Principal de Legislación. Hablé con su dignísimo presidente y sin duda por lo recargado de sus ocupaciones no ha podido emitir dictamen y por eso ruego

á V. E. que se digno excitar el celo de esa Comisión para que si no es posible que presente su dictamen pueda pedir yo que quede á la orden del día conforme á las disposiciones reglamentarias.

También debo manifestar á V. E. que pedí en otra ocasión que se publicara el proyecto que he presentado sobre que el divorcio declarado por sentencia rescinde el contrato matrimonial. Pedí que se publicara tanto en su parte dispositiva como en su parte considerativa y hasta ahora no se ha hecho.

El señor **Presidente**.—Ruego á los señores que componen la Comisión principal de legislación se sirvan atender la indicación del honorable señor Urteaga.

El señor **Cornejo**.—Excmo. señor: Desde hace dos años está en la Comisión de legislación un proyecto para que se suprima el 25 por ciento de recargo que cobra el Poder Ejecutivo á los contribuyentes que no acuden á sus oficinas á satisfacer sus cuotas. Como he suplicado á los señores miembros de la Comisión que tengan la bondad de emitir dictamen y no la han hecho, solicito de V. E. que se sirva requerir á dicha Comisión.

El señor **Gazzani**.—Perdone V. E.; no está en la Comisión principal de legislación; así que el requerimiento puede dirigirlo V. E. á la Comisión que tenga el asunto.

El señor **Presidente**.—Recomiendo á los señores que componen la Comisión que conoce del asunto á que se ha referido el honorable señor Cornejo que emitan dictamen sobre el particular.

El señor **Pacheco**.—Excmo. señor: El dictamen relativo á la anexión de la parcialidad de Huancarpata está con la mayor parte de las firmas de los miembros de la Comisión de demarcación territorial. Como es un asunto muy sencillo por una parte, y por otra muy conveniente para los intereses de la provincia que represento, suplico á V. E. que de preferencia se sirva ponerlo á la orden del día.

El señor **Presidente**.—Se traerá á la mesa honorable señor.

El señor **Spelucín**.—Excmo. señor: Más de 300 ciudadanos de la ciudad de Cascaz me han remitido esta acta

con el objeto de presentarla á V. E. en favor de la traslación de la capital de la provincia. Suplico á V. E. que la pase á sus antecedentes y se sirva hacerla publicar.

El señor **Presidente**.—Se atenderá el pedido de Ssa?

El señor **Becerra**.—Excmo. señor: Uno de los periódicos de la capital dice que el honorable señor Barrios, senador por Moquegua, ha recibido una acta de los agricultores é industriales de esta provincia, para que la ponga en conocimiento de las cámaras, á fin de que se prorrogue por cinco años la exención del pago de predios; y se dice también que esa acta ha pasado á la H. Cámara de Diputados. Como ya el proyecto que presentó el Gobierno al respecto ha sido remitido á la Cámara de Senadores, yo suplicaría á V. E., que remitiere el acta, tantas veces mencionada, al H. Senado.

El señor **Presidente**.—El acta á que Ssa. se refiere se encuentra actualmente en la secretaría del H. Senado.

ORDEN DEL DIA

Sin debate fueron aprobados siguientes dictámenes:

Comisión de Redacción.

El Congreso, etc.

Ha dado la ley siguiente:

Artículo único.—Elévase á la categoría de pueblo, el caserío de Saugallaya, perteneciente al distrito de Huaroachiri, de la provincia de este nombre, en el departamento de Lima.

Comuníquese etc.

Dada etc.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 5 de octubre de 1905.

J. Moscoso Melgar.—**Carlos Forero**.—**Oswaldo Seminario Arámbaru**.

Comisión de Redacción.

Lima, etc.

Excmo. señor:

El Congreso ha resuelto conceder al ciudadano don F. Miguel Girbau, el permiso que solicita, conforme lo dispone el inciso 4o. del artículo 41 de la Constitución para aceptar la condecoración del "Busto del Libertador" que le ha conferido el gobierno de Venezuela.

Lo comunicamos al

Dios guarde a V. E.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 4 de octubre de 1905.

J. Moscoso Melgar.—**Carlos Fore-**
ro.—**Oswaldo Seminario y Arámbu-**
ru.

Comisión de Redacción.

El Congreso, etc.

Ha dado la ley siguiente:

Artículo único.—Elévase á la categoría de pueblo el caserío de Huancate, perteneciente al distrito de Huarochirí, de la provincia de este nombre, en el departamento de Lima.

Comuníquese, etc.

Dada, etc.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 5 de octubre de 1905.

J. Moscoso Melgar.—**Carlos Fore-**
ro.—**Oswaldo Seminario y Arámbu-**
ro.

El señor **Secretario** dió lectura á la siguiente terna, presentada por la Comisión de policía para proveer la plaza de oficial de la Comisión de redacción:

Señor doctor Pedro Abraham del Solar.

Señor doctor Juan de la Cruz Veizaga.

Señor Manuel Moreno y Paz Soldán.

El señor **Presidente**—Se suspende la sesión por breves momentos, á fin de que los HH. representantes preparen sus cédulas.

Reabierto después de breves momentos, S. E. llamó como escrutadores á los señores Rubina y Ramírez Broussais, y habiendo sufragado 81 SS. RR., declaró por mayoría absoluta 44 votos.

El resultado de la votación fué el siguiente

	Votos
Señor Solar	71
„ Veizaga	6
„ Moreno y Paz Soldán	1
En blanco	3
Total	81

S. E. proclamó oficial de la comisión de redacción al señor doctor Pedro Abraham del Solar.

El señor **Presidente**.—Se va á repetir la votación del proyecto sobre nivelación del haber del comisario

de Chorrillos, con los de esta capital, que quedó pendiente en una de las sesiones anteriores, por falta de número reglamentario.

El señor **Boza**.—Excelentísimo señor, pido la votación por partes.

El señor **Presidente**.—Se votará por partes, honorable señor. Su señoría indicará hasta que punto debe votarse la primera parte.

El señor **Boza**.—Yo pido que se vote por separado, primero: en cuanto se refiere al aumento y segundo en cuanto se refiere á la partida á que debe cargarse el asunto, porque no considero que debe cargarse á gastos extraordinarios un sueldo permanente.

Procediéndose á votar fué aprobada la primera parte y desechada la segunda.

El señor **Secretario**, leyó:

Cámara de Senadores.

Lima, 6 de octubre de 1905.

Excelentísimo señor presidente de la honorable Cámara de Diputados.

El senado, al revisar el proyecto que para su revisión se dignó enviarle V. E., en virtud del cual se hace extensiva á la reconstrucción de las líneas férreas de Ho á Moquegua y de Yonán á la Viña la disposición contenida en el artículo primero de la ley de 30 de marzo de 1904, lo ha aprobado, modificándolo en el sentido de que el último de los ferrocarriles citados debe avanzar hasta el pueblo de la Magdalena.

Me es honroso comunicarlo á V. E. para conocimiento de esa honorable Cámara y fines consiguientes.

Dios guarde á V. E.

M. Irigoyen.

Lima, 7 de octubre de 1905.

A la orden del día.

Rúbrica de S. E.—**Menéndez**

Sin debate fué aprobada la modificación á que se refiere el anterior oficio.

El señor **Secretario**, leyó:

El congreso etc.

Considerando:

Que la cantidad de dos mil libras votada en la ley número 26 para la construcción de la línea telegráfica que una la ciudad de Locumba, capital del departamento de Tacna con los pueblos de Candarave y Ticcaco no es bastante para realizarla.

que el presupuesto formulado por la dirección del ramo importa la suma de ocho mil libras: que es de urgente necesidad la línea indicada.

Ha dado la ley siguiente:

Artículo único.— Vótase en el presupuesto general de la república la suma de seis mil libras para completar las ocho mil libras que importa la construcción de la línea telegráfica que una la ciudad de Locumba con Candarave y Ticaco y á que se refiere la ley número 26.

Comuníquese etc.

Lima, 21 de agosto de 1905.

Carlos Forero.

Lima, 27 de agosto de 1905.

A la comisión principal de presupuesto.

Rúbrica de S. E.—**Menéndez.**

Comisión principal de presupuesto

Señor:

La línea telegráfica de Locumba á Candarave y Ticaco, cuya importancia como línea de frontera no puede ponerse en duda, fué mandada construir por la ley de 11 de noviembre de 1904, votando al efecto la suma de libras 2,000, que sin duda se creyó suficiente para realizarla.

Pide hoy el diputado por Tacna señor Forero, que no habiendo sido bastante la indicada suma, se vote en el presupuesto general la suma de libras 6,000 que se necesitan para llevarla á término. Es de notar que en la partida número 24 del proyecto de presupuesto extraordinario del ramo de gobierno para 1906, se pide la suma de libras 6,039 para la construcción de varias líneas telegráficas en proyecto sin incluir entre estas la que es objeto del presente.

Existiendo pues una ley vigente que dispone la ejecución de esta obra, debe suponerse que se le ha omitido por un olvido en la relación mencionada y que al mandar se incluyan en ella cual corresponde al fiel cumplimiento de la citada ley, es necesario se aumente proporcionalmente la partida votada para este gasto.

Por lo brevemente expuesto vuestra comisión es de sentir que apruebe el proyecto del honorable señor Forero, mandando que se aumente en libras 3000 la partida propuesta para los telégrafos en construcción en el año 1905, y que otra suma igual se destine al mismo objeto en el presupuesto del año subsiguiente.

Dése cuenta.—Sala de la comisión. Lima, 7 de Octubre de 1905.

P. Emilio Dancuart.—Antonio Larrauri.—E. L. Ráez.—R. E. Berna.

El señor **Presidente**.—Está en discusión

El señor **Forero** —Excmo. señor: Como autor del proyecto, me adhiero á las conclusiones del dictamen.

Se dió el punto por discutido.

Procediéndose á votar el dictamen fué aprobado.

El señor **Secretario** leyó:

Lima, 4 de febrero de 1905.

Visto el convenio celebrado entre el Ministro de Fomento y don Henry Lewis Mac Dugall, para la construcción del ferrocarril de Lima á Pisco;

Considerando:

Que no se han presentado proponentes á pesar de los diversos llamamientos hechos recientemente por el Gobierno y que las propuestas anteriores han sido retiradas antes de su formalización definitiva;

Que es de gran interés nacional la construcción de esa línea destinada á incrementar notablemente el tráfico comercial entre la capital de la república y el departamento de Ica;

Que es deber del gobierno no dejar pasar la oportunidad que se presenta de celebrar un contrato favorable al Fisco y destinado á la construcción de una vía férrea de la importancia de la que se trata;

Que alguna de las estipulaciones de dicho convenio no han sido previstas por las leyes vigentes, relativas á la construcción del ferrocarril á Pisco;

Con el voto consultivo del consejo de ministros:

Se resuelve:

Apruébase el mencionado convenio, debiendo someterse á la próxima legislatura ordinaria para la aprobación definitiva correspondiente.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

Rúbrica de S. E.

Balta.

CONVENIO

Art. 1o.—El concesionario construirá y explotará, por su cuenta, un ferrocarril de vía normal ó sea de un metro cuarenta y cuatro de entre riel que partiendo de Lima, llegue al puerto de Pisco, con estaciones

Lima, Cañete, Chíncha Alta y Pisco y con paraderos, por lo menos en Lurín, Chilca y el pueblo de Pisco.

Art. 2o.—Presentará al Gobierno, dentro del plazo de diez meses, contados desde la fecha, el trazo y estudios definitivos, así como las especificaciones técnicas, todo con arreglo á las prescripciones reglamentarias de obras públicas, y el Gobierno le prestará su aprobación, ó hará á las observaciones que juzgue convenientes, dentro de un mes después de su entrega; considerándose definitivamente aprobado si el mes transcorre sin que se expida resolución alguna al respecto.

Art. 3o.—Para la rápida ejecución de los estudios definitivos de esta obra el gobierno facilitará al concesionario los planos, memorias é informes que, respecto á ella, conserve en sus archivos.

Art. 4o.—El ferrocarril que se trata de construir empalmará con una de las líneas existentes entre Lima y Callao y con la de Pisco á Ica, para lo cual el Gobierno dará las facilidades que están á su alcance.

Art. 5o.—El concesionario no podrá oponerse á que otro ferrocarril empalme con el suyo, lo cruce á nivel por encima ó por debajo, ni á que lo atraviesen caminos carreteros ó de herradura, canales de irrigación ó fuerza motriz y conductores eléctricos aéreos ó subterráneos, siendo entendido que todo debe efectuarse con las precauciones técnicas necesarias.

Art. 6o.—La vía y sus ramales y prolongaciones podrán atravesar los caminos públicos en los lugares que fuese necesario, sin que sea preciso licencia de las municipalidades para efectuarlo; debiendo el concesionario entregar á estas corporaciones copia de la parte del trazo correspondiente al territorio de su jurisdicción, después de aprobado por el Gobierno.

Art. 7o.—Sesenta días después de la aprobación del trazo, estudio y especificaciones comenzará la construcción de la línea, que deberá quedar concluída, con todas sus estaciones y dependencias, dentro de los 4 años siguientes, debiendo construirse en el primer año cincuenta kilómetros, en el segundo sesenta, en el

tercero setenta y en el cuarto el resto.

Art. 8o.—Tanto la construcción de la vía como el material fijo y rodante que se emplee reunirán todas las condiciones necesarias para lograr las mayores seguridades y comodidades para el público, debiendo ser todo el material que se use de la mejor clase y conforme á los adelantos modernos, quedando, desde luego establecido que los rieles deberán ser de acero de treinta y cuatro kilogramos cuando menos de peso por metro corrido.

Art. 9o.—Si pasaran treinta días sobre los plazos anteriormente indicados sin que el concesionario hubiera ejecutado la obra en la proporción determinada, pagará una multa de trescientas libras por cada mes de retraso; pero si éste se prolongase por seis meses el Gobierno podrá declarar administrativamente la rescisión del contrato, quedando á favor del fisco el depósito de que trata la cláusula décima, salvo caso fortuito de fuerza mayor comprobado. Declarada la caducidad, el gobierno podrá celebrar otro contrato para la construcción de la parte que falte ó de la totalidad de este ferrocarril, sin que el concesionario primitivo tenga opción á parte alguna de la subvención semestral que establece el artículo 24, y sin que pueda alegar ningún derecho á las otras concesiones otorgadas en este contrato.

Tampoco correrá esta subvención durante él ó los meses de retardo, aún cuando éste sea debido á caso fortuito ó de fuerza mayor.

Art. 10.—El cumplimiento de este contrato será garantizado con diez mil libras oro sellado ó su equivalente en bonos de deuda interna, que se depositarán en la caja fiscal de Lima dentro de noventa días, después de la aprobación de este convenio por el congreso, quedando, en caso contrario, nulo y sin valor alguno.

El depósito será devuelto al concesionario en cuatro anualidades de dos mil quinientas libras cada una, si es que construye las secciones prescritas en el artículo 7o.

Art. 11o.—Queda facultado el concesionario para construir muelles en los puertos comprendidos entre el Callao y Pisco, para el desembarque de los materiales destinados á la construcción del ferrocarril: en el

caso de que sean apropiados estos muelles para entregarlos al servicio público y convenga al gobierno habilitarlos, fijará de acuerdo con el concesionario; en caso contrario serán desarmados por este último.

Art. 12o.—Siendo obligatorio el establecimiento de una línea telegráfica al lado de la férrea, el gobierno tendrá derecho de establecer cuatro conductores sobre los postes para su uso exclusivo. La colocación y conservación de dichos conductores será por cuenta del gobierno.

Art. 13o.—Se entregarán al servicio público, previa inspección por un ingeniero del estado, las secciones del ferrocarril que se vayan terminando.

Art. 14o.—El concesionario tendrá derecho de preferencia para la prolongación de la línea principal y para la construcción de los ramales, conforme al artículo 6o. de la ley general de ferrocarriles; esta preferencia subsistirá por quince años después de la conclusión y entrega al tráfico público de la línea principal. Queda entendido que en el caso que alguna otra persona ó empresa quisiera construir estos ramales, Mac Dougall ó quien sus derechos represente, ejercerá la preferencia dentro de 120 días después de notificado por el gobierno, otorgando la garantía que se ofrezca por tercera persona y presentar en el plazo que se le señala los respectivos estudios para la aprobación suprema, en la que se determinarán las épocas y las demás condiciones para llevar á cabo la construcción.

Art. 15o.—En la construcción y explotación de esta línea, quedará sujeto el concesionario á todos los reglamentos de ferrocarriles vigentes ó que se dicten en adelante. Queda entendido que tanto en la construcción como en la explotación, de toda preferencia se empleará personal peruano, debiendo haber, por lo menos, un cincuenta por ciento de personal técnico y administrativo de esta nacionalidad.

Art. 16o.—El concesionario tendrá la propiedad de la línea y medida que vaya construyéndose; pero podrá ser expropiada por el gobierno conforme á lo establecido en el artículo 8o. de la ley general de ferrocarriles.

Art. 17o.—El concesionario gozará del privilegio para la explotación exclusiva de la línea principal duran-

te treinta años, que se principiaron á contar desde la fecha en que sea entregada al tráfico público en toda su extensión, sin que esto sea aplicable á la parte de la línea donde existan ya ferrocarriles en explotación ó concesiones vigentes.

Durante el período de treinta años no construirá el gobierno, ni permitirá que otra persona ó compañía construya otro ferrocarril para transporte de carga y pasajeros entre los puntos que una el que es materia de esta concesión.

Art. 18o.—El gobierno cederá gratuitamente los terraplenes ya construídos y los terrenos públicos que sean necesarios para el establecimiento de la línea, sus ramales, estaciones y demás dependencias.

Art. 19o.—El gobierno otorga al concesionario la propiedad de quinientos metros de terreno de libre disposición del estado á cada lado de la línea principal y de sus ramales. Quedan exceptuados los terrenos que quisiera destinar el gobierno á construcciones fiscales así como los que fueren necesarios para nuevas poblaciones.

Art. 20o.—Concédesese también la propiedad de veinte y cinco mil hectáreas de terreno del estado en las regiones recorridas por la línea y sus ramales distribuídas en lotes de cinco mil hectáreas cada uno y separados por distancia de cinco kilómetros cuando menos. El concesionario tendrá el derecho de elegir estos terrenos y podrá enagenarlos en parte ó en conjunto para cultivo ó construcciones.

Art. 21o.—Si no hubiera terrenos públicos vacantes en las provincias recorridas por el ferrocarril, cuando se soliciten las adjudicaciones ofrecidas en el presente contrato, queda entendido que el estado no asume responsabilidad de ningún género al respecto.

Art. 22o.—Siendo de utilidad pública la construcción de este ferrocarril, el gobierno lo declarará así, para los efectos de las expropiaciones que sean necesarias y que se efectuarán por cuenta del concesionario.

Art. 23o.—El concesionario tendrá un representante debidamente acreditado, con domicilio en Lima.

Art. 24o.—El estado pagará al concesionario cincuenta subvenciones semestrales de diez mil libras oro sellado, cada una, entregándose la pri-

mera después de terminada la construcción de los 25 primeros kilómetros y continuarán pagándose durante el tiempo de la construcción, siempre que se cumpla lo estipulado en este convenio y especialmente en el artículo 70. Estas subvenciones se pagarán durante veintiún años seguidos, además de los cuatro de su construcción, si no se interrumpe la explotación del ferrocarril, formando el conjunto total de cincuenta, prescrito al principio.

Art. 25o.—Queda entendido que esta empresa ferrocarrilera no podrá celebrar pactos para suspender su tráfico, total ó parcialmente, con otras empresas de transporte terrestre ó marítimo; si esto tuviera lugar después de los veinticinco años, pagará al fisco, justipreciado, el valor de los terrenos públicos cedidos, y, en cuanto á las otras concesiones ofrecidas en este contrato, quedarán definitivamente revocadas y sin valor alguno.

Si celebrara un pacto semejante antes de los veinticinco años primeros, perderá, además, el derecho á las subvenciones semestrales por pagar.

Art. 26.—Queda exonerado el concesionario, durante el tiempo del privilegio, de todo impuesto fiscal ó municipal por las utilidades que obtenga en la explotación de la línea, así como del pago de los tributos por la escritura de construcción ó escrituras que se relacionen con este contrato.

Art. 28.—Concédese, asimismo, la libre importación de los rieles, durmientes y material rodante y demás artículos destinados á la construcción y explotación de esta línea, conforme á las leyes y disposiciones vigentes ó que se dicten en adelante para cautelar los intereses fiscales.

Art. 29o.—Quedará el concesionario obligado á no cobrar mayores precios por pasajes y carga que los siguientes:

Pasajeros de primera clase, por kilómetro; seis centavos.

Pasajeros de segunda clase, por kilómetro tres centavos.

Cada pasajero tendrá derecho de llevar hasta quince kilos de equipaje libre de flete.

Carga primera clase, por kilómetro 2 centavos

Carga de segunda clase, por kilómetro 4 centavos.

Cada cabeza de ganado mayor 4 centavos.

El tesoro y los bultos que excedan de una tonelada métrica en peso y en medida pagarán fletes especiales. Los precios de tarifa se refieren á la libra peruana de oro ó su equivalente legal en soles de plata y el concesionario tendrá el derecho de cobrar sobre peso ó medida, para cuyo efecto un metro y medio cúbico se considerará como equivalente de una tonelada métrica. La clasificación de la carga la hará el gobierno, oyendo al concesionario.

Art. 31.—La tarifa anterior será revisada cada cinco años para introducir modificaciones en ella, de común acuerdo entre el gobierno y el concesionario; pero los primeros 25 años no podrá ser aumentada de ningún modo.

Art. 31o.—Los funcionarios públicos que viajen en comisión del servicio pagarán el cincuenta por ciento de tarifa; igual rebaja se hará al transporte de tropa con su equipo y material de guerra y en general á todo transporte por cuenta del estado.

Art. 32.—En el caso de que no se terminara la construcción de esta línea y que se rescindiera el contrato, el propietario de la parte construida está obligado á prestar el servicio de transporte, conforme á tarifa de tercera clase, para los materiales destinados á la conclusión de la línea, sus ramales y prolongaciones.

Art. 33o.—Tendrán pase libre por el ferrocarril y sus ramales el presidente de la república, los ministros de estado, el director de Obras Públicas, los ingenieros inspectores del ferrocarril, los prefectos de los departamentos de Lima é Ica, los subprefectos dentro de su jurisdicción, los comisarios y agentes de policía que viajen uniformados y los empleados del correo que conduzcan las valijas.

Art. 34.—El concesionario hace especial renuncia de las ventajas que pudieran derivarse del impuesto establecido por el artículo 2o. de la ley de 5 de noviembre de 1895 y, en consecuencia, el Gobierno solicitará

del Congreso la supresión del referido impuesto.

Art. 35.—Cualquiera dificultad que se suscite entre el concesionario y el gobierno, que no pueda ser resuelta administrativamente lo será por los Tribunales de la República; y por ninguna causa podrá ocurrir el concesionario á la vía diplomática oficial ú oficiosa.

Art. 36.—El presente contrato no podrá ser trasferido sino en su totalidad, previa autorización del gobierno; para este efecto el concesionario pondrá en conocimiento de éste el arreglo que piense celebrar antes de elevarlo á escritura pública.

Hecha por duplicado en Lima, á 4 de febrero de 1905.

(Firmado).—J. Balta.—H. D. Louis Mac Dougal.

Comisión de Obras Públicas.

Señor:

Materia de sério estudio por parte de los poderes públicos es y ha sido siempre la forma y condiciones bajo las cuales se podría construir un ferrocarril que partiendo de la ciudad de Lima termine en el puerto de Pisco.

La representación nacional, estimando dicha obra de importancia capital para el Estado, ha expedido, en distintas épocas, diversas leyes tendentes á asegurar su ejecución, así como el Gobierno los reglamentos que le respectan, entre los cuales merece especial mención, la resolución suprema de 14 de enero de 1904, que fijó definitivamente las bases á que debían sujetarse las propuestas. Mas, comprendiendo el Gobierno la necesidad de que esas bases fueran debida y oportunamente conocidas, les dió la mayor publicidad mediante una activa propaganda en Europa y Estados Unidos.

Debido á esta propaganda se consiguió interesar á capitalistas extranjeros y el señor Ministro de fomento aprovechando de esa acogida favorable, ha celebrado con el celo y competencia que le distingue el respectivo convenio para la construcción del proyectado ferrocarril de Lima á Pisco, con el señor don Henry Duncan Lewis Mac Dougal, que no obstante de haber sido aprobado por el supremo Gobierno, se ha remitido al Congreso para su sanción definitiva, por cuanto algunas de sus es-

tipulaciones no fueron previstas por las leyes de la materia.

Ahora bien, examinando detenidamente el mencionado contrato, resulta que se han observado en su confección casi todas las disposiciones contenidas en las leyes expedidas al respecto, modificándose algunas y consignándose otras que lejos de ser onerosas para el estado, tienden á garantizar su ejecución cautelando los intereses fiscales.

Así se ha suprimido en el referido contrato el impuesto de cincuenta centavos por cada 46 kilogramos de carga que se embarque ó desembarque en los puertos intermedios entre el Callao y Pisco, establecido en provecho del concesionario por el artículo 2o. de la ley de 5 de noviembre de 1895, y por la cláusula 24a del contrato que analizamos se ha modificado la garantía del 7 por ciento que debía dar el Estado sobre el capital de 500,000 libras, por cuenta subvenciones semestrales de 10.000 libras cada una; cuya primera entrega deberá efectuarse después de terminada la construcción de los primeros 25 kilómetros, observándose para la entrega de las posteriores las disposiciones q' ella contine. Modificación desde luego aceptable si se tiene en cuenta que es más ventajoso para el Estado abonar al concesionario una suma determinada de dinero por cierto número de kilómetros de línea que se construyan.

Por las cláusulas 16 y 17 se concede al concesionario la propiedad perpetua de la línea, pudiendo sin embargo el Gobierno expropiarla conforme á lo dispuesto en el artículo 8o. de la ley general de ferrocarriles, y el privilegio de explotación durante treinta años.

Finalmente por la cláusula 11a se faculta al concesionario para que construya muelles en los puertos comprendidos entre el Callao y Pisco, para el desembarque de los materiales destinados á la construcción del mencionado ferrocarril reservándose el Gobierno el derecho de habilitarlos si resultara conveniente entregarlos al tráfico público, debiendo fijarse en tal caso por ambos contratantes las respectivas tarifas.

Tales son, en resumen, las principales modificaciones y ampliaciones que contiene el contrato relativo á la construcción del ferrocarril de Lima á Pisco, que, como se vé, no son

en manera alguna gravosas para el Estado, sino por el contrario tienden á garantizar y acelerar su ejecución.

Vuestra Comisión de obras públicas convencida de la bondad que entraña el contrato en referencia, no vacila en proponeros que le prestéis vuestra aprobación, modificando tan solo su cláusula 2a. en el sentido de que el plazo de diez meses que en ella se fija para que el concesionario presente al Gobierno el trazo y estudios definitivos de la obra comience á contarse desde la fecha en que dicho contrato tengo fuerza de ley, estableciendo la derogatoria de todas leyes anteriores á la presente que se refieran á la construcción de éste ferrocarril.

Lima, 3 de octubre de 1905.

Juan Pardo.—C. O. Villanueva.—
Luis F. Luna.—Francisco de P. Secada.

Comisión Principal de Hacienda

Excmo. señor:

Para realizar la aspiración nacional de construir la línea ferroviaria de Lima á Pisco, el señor Ministro de Fomento celebró con don Henry Duncan Lewis Mac Dougall, el correspondiente contrato que el Poder Ejecutivo ha aprobado y remitido al Congreso para su sanción definitiva.

La persistencia del espíritu con que se dictaron las leyes conducentes á facilitar la construcción de esa obra y la ineficacia de todas ellas, justifican las cenciones que el actual contrato contiene.

La perpetuidad de los derechos sobre la línea; la adjudicación de 25,000 hectáreas de terrenos; la entrega de 50 subvenciones de £ 10,000 cada una; y la liberación de impuestos constituyen los mayores esfuerzos que se han hecho hasta hoy para construir el ferrocarril á Pisco, sin que esas concesiones envuelvan sacrificios estériles para el país, porque aparte de la mejora de nuestro sistema de viabilidad, la nueva línea tiene que desenvolver la agricultura de feraces comarcas, que impulsan el desarrollo del importante departamento de Ica y contribuir en Lima á la disminución del valor de la subsistencia.

Por lo expuesto, los suscritos os proponen que aprobéis el referido contrato con la modificación propuesta por la Comisión de Obras Públicas.

Dése cuenta.—Sala de la Comisión.

—Lima, 6 de octubre de 1905.

J. M. Manzanilla.—Clemente J. Revilla.—J. Fernando Gazzani.—
Carlos Oquendo A.

El señor Presidente.—Están en discusión los dictámenes.

El señor Pardo.—Excmo. señor: El asunto de más trascendencia que se ha presentado en la actual legislatura á la consideración de la Comisión de Obras Públicas, que tengo el honor de presidir, es, sin duda, el relativo al ferrocarril de Lima á Pisco, en el cual como se acaba de ver, la Comisión ha dictaminado favorablemente, siendo de parecer que debe aprobarse en todas sus partes á excepción de la cláusula segunda del contrato celebrado entre el Supremo Gobierno y el señor Mac Douglas.

Debido á la importancia del asunto, Excmo. señor, que requería estudio detenido, por un lado, y, por otro, por causas ajenas á la voluntad de los miembros de la Comisión de Obras Públicas, se ha demorado un tanto la presentación del dictamen que debía recaer en ese proyecto, complaciéndome en declarar que es completamente injusta una suposición que se ha hecho, de que esta demora era premeditada, que había interés especial, en no dictaminar. Tanto el que habla como todos los miembros de la Comisión de Obras Públicas, tenían el más vivo interés en que se termine y cuanto antes la obra de este ferrocarril que va á beneficiar la gran zona comprendida entre Lima y Pisco y cuya terminación constituirá un paso más dado en favor del progreso del Perú.

Como muchos de los señores representantes, especialmente los del nuevo tercio, no están al cabo de lo desgraciado que ha sido el asunto del ferrocarril de Lima á Pisco, me voy á permitir hacer una relación de la historia de este ferrocarril, por la que se verá que es una historia muy accidentada y muy fatal.

En efecto, ya desde el año 1865 cuando se hizo una emisión de bonos que debía ganar el 6 por ciento de interés, se especificó que debía darse preferencia á este ferrocarril de Lima á Pisco. En esa época, 1865, se provocó la primera licitación, á la que se presentaron algunos capitalistas; en 1868 se dió la preferencia en la licitación al señor Alvarez Calderón, proponiéndose

entregar una suma de dos millones 600 mil soles en bonos que debían ganar, repito, el 6 por ciento de interés; presentáronse al cabo de un año inconvenientes insuperables para la realización de esta obra. De modo que en 1869 se dió por rescindido el contrato con el señor Alvarez Calderón.

El año 1872 se presentaron los señores Ramos con el mismo propósito de construir la línea del ferrocarril; los señores Ramos han sido los únicos que comenzaron el trabajo del ferrocarril, haciendo los terraplenes desde Surco hasta Chilea. Pero fuera por falta de capital ó por otras causas que no se conocen, el Gobierno, al cabo de 6 años, ó sea en 1878, rescindió también este contrato. Los señores Ramos entablaron ante los tribunales de justicia querrela de despojo contra el Supremo Gobierno. Querrela que vino á fallarse por la Corte Suprema en 1900, declarando abandonado el juicio.

En 1886 se dió por el Congreso la primera ley para tratar de excitar la iniciativa de los particulares; en esa ley se ofrecía el privilegio por 25 años, se ofrecía la propiedad y la exoneración de derechos tanto de las utilidades como de los materiales de construcción. A raíz de esa ley se presentaron los SS. Riviere y Rodil quienes hicieron los estudios necesarios, presentaron su plano y se embarcaron con dirección á Londres, con el objeto de formar una compañía que debía encargarse de construir el ferrocarril. Desde que se embarcaron esos caballeros hasta la fecha no se ha vuelto á saber de ellos; por consiguiente fracasó también esta nueva tentativa.

En 1888 se dió una ley expresa en que se autorizaba al Gobierno para dar la obra en licitación. A raíz de esta ley se presentaron los señores Schreimuller y Sokes pidiendo al Gobierno que solicitara del Congreso la derogatoria de esa ley y se hiciera otra, como en efecto se dió en el extraordinario de 1899 según la cual se podía dar la obra con licitación ó sin ella, y les fué concedida á los SS. Schreimuller, quienes nada pudieron hacer, y quedaron las cosas en el mismo estado que antes.

Pasaron los años hasta que en 1895 se hizo un nuevo esfuerzo de parte del Congreso, creando un impuesto extraordinario de 50 centavos

por cada quintal de mercadería que se embarcase ó desembarcase entre Lima y Pisco por la vía marítima, lo cual equivalía á un impuesto extraordinario de 10 soles por tonelada; á pesar de este aliciente, y aunque se presentaron algunos señores solicitando se les adjudicara la obra, no se llegaron á poner de acuerdo por una ú otra causa con el Supremo Gobierno.

En 1901 creyendo el Congreso que la fijación de un interés sobre cierta suma podría ser atractivo suficiente para los capitalistas, expidió la ley de noviembre de 1901 fijando un interés de 6 por ciento sobre un capital de 400,000 libras; tampoco tuvo éxito esta ley, y en 1905 se dió otra aumentando el capital á 500,000 libras y el interés de 7 por ciento. A raíz de esta nueva ley también hubieron capitalistas que se interesaron por la obra del ferrocarril, pero tampoco se pudo llegar á un acuerdo satisfactorio.

Esta es, Excmo. señor, la triste historia del ferrocarril de Lima á Pisco, cuya construcción, á pesar de haberse dado unos 20 decretos gubernativos y otras tantas resoluciones ministeriales en el espacio de 39 años y de haberse expedido 6 leyes especiales con este objeto, no se se ha podido llevar á cabo hasta hoy, que el señor Ministro de Hacienda, deseoso de activar el progreso del país, ha conseguido suscribir un contrato con un señor Mac Doughall que representa á un grupo de capitalistas reunidos en Londres, con el exclusivo objeto de construir la línea del ferrocarril de Lima á Pisco. Y como en este contrato hay algunas condiciones para las que el Gobierno no está autorizado, es por esto que lo somete á la consideración del H. Congreso.

Se ha recibido últimamente un telegrama del señor Mac Doughall anunciando que la Compañía está definitivamente constituida y que sólo espera la resolución de las Cámaras, para mandar al ingeniero que deberá proceder á practicar los estudios.

Para no entrar en detalles sobre las condiciones estipuladas en la ley, voy á hacer un resumen, Excmo. señor, de aquellas condiciones que estando incluidas en las leyes é incluidas también en el contrato, no necesitan por consiguiente autorización especial del Congreso.

Las condiciones se refieren lo á

dar la propiedad perpetua de la línea á la compañía constructora; 2o. dar un privilegio para su explotación durante 25 años; 3o. á construir muelles en las caletas situadas entre Lima y Pisco; 4o. á exigir una fianza al contratista, fianza que según este contrato es de 10,000 Lp. para lo cual estaba también autorizado el Gobierno; 5o. á conceder los terrenos necesarios para la construcción de la línea y sus dependencias; 6o. á conceder 25,000 hectáreas de terreno que deben dedicarse al cultivo (ó la irrigación) y la colonización; 7o. á la exoneración de derechos fiscales sobre las utilidades que pudiera tener la compañía; esto también durante el privilegio de los 25 años. Y por último la liberación de derechos de aduana á todos los durmientes, rieles, puentes y en general todos los elementos y materiales que necesite la empresa para la construcción y explotación de la línea.

Además de esto, hay condiciones que más bien son reglamentarias, como son todas las referentes á la seguridad del tráfico, rebaja de pasajes, adopción de tarifas, etc., etc.

Quiere decir, pues, que no quedan para recibir una autorización del Congreso, sino las siguientes cláusulas consignadas en el contrato y que son las que deben ser materia de discusión de parte de la H. Cámara: la 1a. es el privilegio por 30 años; en el contrato se estipula este tiempo, siendo la autorización simplemente por 25; en 2o. lugar se reemplaza esa garantía de 7 por ciento con el pago de una anualidad de 20,000 Lp. durante los 25 años; 3o. supresión de la cláusula á que me he referido de creación de un impuesto especial de 10 soles por tonelada de toda mercadería que se embarcara ó desembarcara por la vía marítima, según la ley de 1895.

En seguida pide el Supremo Gobierno que se declare la obra de utilidad pública, para poder proceder á hacer las expropiaciones del caso.

Se estipulan en seguida otras condiciones secundarias que son el fruto de un estudio detenido de parte del Ministerio de Fomento, tendentes todas á alcanzar el mejor servicio y que la Comisión considera aceptables.

En ella se establecen los plazos pa-

ra hacer los estudios y presentar los planos; los plazos para comenzar la obra y el plazo máximo para terminar la construcción, se da también un término para que, caso que otra compañía ó particulares pretendan que se haga la prolongación de la línea del ferrocarril ó soliciten la construcción de los ramales.

Se establece también una multa de 300 libras al mes, durante seis meses, y en el caso que en ese plazo no se haya procedido á la construcción de la obra del ferrocarril se rescindirá el contrato quedando en poder del Gobierno el depósito ó garantía de libras 10,000.

El contratista se obliga, naturalmente, á respetar y cumplir todos los artículos del reglamento general de ferrocarriles. Además, desiste de acudir á la vía diplomática en casos de diferencias entre el gobierno y la compañía que representa, reconociendo por su parte, la conveniencia y el derecho de parte del gobierno de exigir que todas las diferencias se ventilen en los tribunales de la república.

Debo llamar la atención de la H. cámara respecto á la cláusula 34 del contrato, una de las más importantes; es aquella á que me he referido ya anteriormente y que trata de la supresión del impuesto de soles 10 por tonelada.

Por esa cláusula, se obligan á renunciar los concesionarios á todas las ventajas derivadas de ese impuesto creado por la ley de 1895. Y el monto de ese impuesto no es poca cosa, Excmo. señor; porque calculando un movimiento de tráfico minimum de 300,000 quintales en el año entre Pisco y Lima, resultará que los comerciantes tendrán que abonar en 10 años la suma de \$ 1,500,000 minimum, de modo que esta equivaldría á decir á los comerciantes: si ustedes no prefieren el ferrocarril para el transporte de sus mercaderías y toman la vía marítima que consideran la más barata, tienen ustedes que abonar soles 1,500,000, en 10 años!

Este impuesto desde luego es muy injusto é inconsulto, Excmo. señor, porque tiende á poner trabas á una industria establecida al amparo de las leyes y la constitución. Ese impuesto no debía subsistir porque implicaba una clamorosa injusticia. Oprimir así tan cruelmente, no considerar en

na da una industria establecida desde hace tanto tiempo como la industria del tráfico marítimo que vino mucho antes que se iniciara la navegación á vapor, simplemente para dar vida á la obra de un ferrocarril, equivalía desprestigiar E. S. la obra de este nuevo ferrocarril haciéndola nacer, digámoslo así, de un modo tan odioso y tan artificial.

Felizmente este artículo de la ley de 1895 queda suprimido, y con la cláusula 34 del contrato en debate se devuelve la libertad de que debe gozar y que gozaba antes el tráfico marítimo entre Lima y Pisco.

Otra cláusula de gran importancia es la que se refiere al pago de las anualidades.

La ley de 1903 establece, como he dicho, la garantía del 7 por ciento sobre un capital de libras 500.000 durante 25 años, que en el caso de que el ferrocarril cubra apenas sus gastos serían de libras 857.000.

La forma de establecer garantía de n interés tal, tiene grandes inconvenientes, tanto para la compañía explotadora, como para el gobierno porque ocasiona siempre dificultades en su cumplimiento. Requiere intervertores, que deben reunir condiciones especiales de honradez, sagacidad, perspicacia é inteligencia para el control exacto del movimiento del ferrocarril y las ganancias ó pérdidas que arroje. A nuestro juicio la forma de subvención, tantas libras por kilómetro construido, es la más aceptable y la de más fácil realización.

Según el contrato celebrado entre el señor Mac Doughall y el Poder Ejecutivo ese pago va á consistir en lo siguiente: abonar durante 25 años la cantidad de Lp. 20.000. De manera que el Gobierno tiene que pagar dentro de 25 años \$ 5.000.000, y según la ley de 1903, tenía que pagar S. 3.750.000. Adviértese, pues, una diferencia á favor del fisco de 3.750.000 soles.

Esta consideración bastaría para que la comisión hubiera informado favorablemente en el proyecto.

El capital fijado obedece á un cálculo exacto que se ha hecho en todos los estudios practicados, y como dije enantes, el señor Alvarez Calderón recibió el año 65, bonos por S. 2.500.000 que al cambio actual representan los 5.000.000 calculados hoy.

Hay otra consideración á favor de

esta cláusula, y es que, siendo la distancia de 250 kilómetros entre Lima y Pisco, viene á pagar el fisco una subvención de Lp. 2.000 por kilómetro que pagará en 25 años, abonable á la terminación de cada 10 kilómetros, lo cual es una gran ventaja. La cantidad de Lp. 2.000 no es exagerada, si se tiene en cuenta lo que cuestan los ferrocarriles en general.

Ultimamente se ha dado en contrato la prolongación del ferrocarril de la Oroya á Huancayo, y de Sicuani al Cuzco por Lp. 2.200 y Lp. 2.700 el kilómetro. De modo que, como se calcula generalmente en Lp. 4.000 el kilómetro del ferrocarril en terrenos no muy accidentados, considera la Comisión que esta suma es conveniente.

Con lo expuesto, creo suficiente para orientar á la H. cámara sobre este punto.

La comisión considera, pues ventajoso el contrato, y se felicita que se confirme una vez más el propósito del gobierno, en no omitir esfuerzo en favor del desenvolvimiento de la gran riqueza del país, y como estos propósitos los abriga el Congreso y el Pútrú entero, la comisión de obras públicas, espera que la H. cámara de diputados autorizará este contrato con su voto.

El señor Boza.—Excmo. señor: Si el H. señor Pardo no hubiera hecho la clarísima exposición que acaba de hacer, yo me habría creído obligado á hacer más ó menos una exposición semejante. Como, sin duda, no la habría hecho con la claridad y lucidez que S.Sa., yo me felicito de que se me haya anticipado.

Desde luego, yo debo levantar un cargo; cargo que pudiera referirse á mi persona.

Dice S.Sa. que alguien ha dicho, que de una manera deliberada se mantenía el proyecto en Comisión, y no se expedía el dictamen.

El señor Pardo (interrumpiendo).—Pido la palabra.

El señor Boza (continuando).—Desde luego esa inculpación no puede referirse á S.Sa. que ha estado ausente de la capital por largo tiempo y que, por tal causa, no estaba en condición de expedir el dictamen; hace muy pocos días que ha llegado y en ellos ha necesitado sin duda hacer un estudio detenido para dictaminar en este asunto. Por me

nera que, si cargo ha existido, que yo no he formulado, él no podía en manera alguna, comprender á SSA.

La historia que SSA. ha hecho del ferrocarril de Lima á Pisco hace ver á los HH. RR. que no han concurrido sino últimamente al Congreso, que ha sido propósito invariable de éste, dar todas las mayores facilidades posibles á la ejecución de esta obra, que se ha estimado no sólo como de interés para las localidades de Lima y Pisco, y del departamento de Ica en general, sino que se le ha atribuido un carácter estratégico que indudablemente tiene, porque mantenida la capital en comunicación terrestre por medio de un ferrocarril con un puerto alejado como Pisco, puede hacer con mucha facilidad la defensa de su litoral, siendo esta la razón de la uniformidad constante de todos los que del asunto se han ocupado para procurar hacer práctica la construcción de este ferrocarril, como lo demuestra la historia que del asunto ha hecho el H. señor Pardo.

SSA. ha manifestado la voluntad decidida del Gobierno y del Congreso para que esta obra sea ejecutada y en todos los honorables representantes habrá sin duda nacido esta idea: y una obra tan favorecida por el Congreso y por el Gobierno por qué no se ha realizado? La respuesta voy á dárselas á Sus Señorías. No se ha ejecutado por los intereses opuestos que han habido. El H. señor Pardo haciendo la historia de este ferrocarril decía que hacia el año 88 vino al Perú un señor Sykes y que hizo propuestas para construir el ferrocarril. Conozco un poco la historia de aquel asunto. El señor Schreitmüller, contratista del ferrocarril de Pisco á Ica, estudió este asunto y con tal motivo buscó en Europa capitales para poder ejecutar la obra. Los capitalistas con quienes trató y que le ofrecieron el capital, le manifestaron desde el primer momento sus dudas respecto á la eficacia de un negocio basado en la construcción de una vía férrea á lo largo del litoral, teniendo en cuenta la competencia que la vía marítima pudiera hacerle y fué inspirándose en esas ideas que se dió la ley de 1895 á que SSA. acaba de referirse.

La empresa del ferrocarril inglés

que ha sido el enemigo eterno de esta obra, luego que supo en Europa la posibilidad que había de construir la línea, envió un delegado del directorio que era nada menos que el presidente del directorio, según se afirmó entonces, el señor Sykes, persona muy discreta y muy inteligente. Este señor á pesar de su avanzada edad hizo un viaje por tierra para estudiar el asunto más con el propósito de aparentar decisión de ejecutar la obra, que con el efecto de llevarla á cabo, pues lo ocurrido con posterioridad demuestra hasta le evidencia, que esa compañía ha estado arruinada hace muchos años, y ello á punto tal que se ha dejado ultimar, exclusivamente porque no ha tenido capital para defenderse. No hubo propósito serio de construir y si, resolución firme de evitar que se ejecutara.

Pero á pesar de cuanto se dijo, el señor Sykes fué creído, porque debe indicarlo, era un hombre verdaderamente seductor é inteligentísimo y que dominó aquí á las personas más avisadas y más ilustradas. Pero el resultado ha venido á comprobar como ya lo he dicho, que no había tal intención de ejecutar la obra.

Pero los tiempos han cambiado Exemo. señor.

Sabe la Cámara, que la Empresa del Ferrocarril Inglés ha sido, puede decirse, arruinada por la ejecución de un tranvía eléctrico al Callao y otro á Chorrillos, y encontrará en la construcción de este ferrocarril la única manera de salvar su capital; y entiéndase bien, no es ella la que va á ejecutar la obra, según aseveraciones hechas por el mismo representante del ferrocarril: es otra compañía que adquiere los despojos de ésta. Así ha desaparecido ese inconveniente, ese enemigo que ésta obra ha tenido y el otro enemigo, la compañía de vapores, es tan poco poderoso y además no tiene influencias para dejarse sentir, que no ha hecho trabajo alguno al respecto. Por lo demás sus intereses no están afectados como los de la compañía inglesa de ferrocarriles.

Yo no necesito decir nada en apoyo de esta importante obra, después de lo que acaba de expresar el H. señor Pardo. Pero su señoría ha hecho inculpaciones, ha hecho una crítica tan acerva respecto á las leyes ante-

riores que se han dictado en relación con este ferrocarril, que sin que ellas estén en discusión y sin que sea necesario insistir sobre ellas, me vá á permitir V.E. decir unas cuantas palabras que hagan ver que aquello no es tan monstruoso como su señoría ha creído apreciar y que responda á una necesidad verdadera y real.

Su señoría, al tratar de la ley de 1895, que duramente calificó, decía, que la creación de un impuesto de 50 centavos por quintal, por los bultos que se embarquen ó desembarquen en los puertos del trayecto, significaba un gravamen inmenso é injustificado para el comercio.

Yo no entraré en la discusión de los puntos económicos, porque por regla general huyo de tratar de estos temas en la Cámara, porque, por un lado, nos alejaría de la cuestión y porque, por otro, no soy economista. Pero yo recomiendo al H. señor Pardo que no solo lea el artículo que le ha hecho tan ingrata impresión; yo suplico á su señoría que avance un poco más en la lectura y que se encuentre con el artículo siguiente, en el cual encontrará su señoría que no hay tal impuesto, que es sencillamente una seguridad que se daba al contratista. Ante aquella objeción puesta por los capitalistas europeos, de que el tráfico marítimo arruinaría al terrestre, se encontró la solución creando el impuesto; pero en forma tal, que en manera alguna afectara al tráfico.

El H. señor Pardo, decía que este impuesto de 50 centavos por quintal ó de 10 soles por tonelada, representaría la suma tal en tantos años. Su señoría debe estar tranquilo: no se trata de que se pague impuesto alguno, porque la misma ley dice que la tarifa del ferrocarril, en manera alguna excederá al costo del actual tráfico marítimo.

Vea su señoría q' no había gravamen alguno y que el comercio no se encontrará en dificultades de ninguna especie; esto equivale sencillamente á un contrato firmado por todos los comerciantes y agricultores de esa zona, por virtud del cual se obligan á hacer traficar sus artículos por la vía terrestre.

La ley posteriormente dictada por la legislatura de 1903 se refería á la garantía del 6 por ciento primero y del 7 por ciento después sobre el

capital empleado. El H. señor Pardo disertando sobre este asunto, ha manifestado que aquello llevaría á desembolsar un capital de ocho millas de soles.

SSa. debe fijarse en que ese capital no iba á ser pagado por el gobierno. Sencillamente era una garantía del capital, pero como esa línea ha de producir, como yo me encargaría de probarlo al H. señor Pardo, lo suficiente para atender á su servicio, no había en realidad desembolso alguno por parte del Fisco.

Pero el Gobierno, inspirándose en la necesidad verdaderamente expresada y sentida de este ferrocarril, ha encontrado la oportunidad de hacer un nuevo contrato, al cual, vista la importancia que yo atribuyo á esta línea, de verdadero interés nacional, yo no encuentro objeción que hacer. Yo creo más, que no había necesidad de una sanción legislativa al respecto, porque la ley de ferrocarriles en vigencia faculta al Poder Ejecutivo para dar una subvención por kilómetro de ferrocarril construido, y esta es, precisamente, la forma empleada en este contrato. Por manera que yo creo que no había necesidad de ocurrir al Poder Legislativo; pero una vez que ha sido enviado el contrato no hago objeción alguna y creo que la cámara procederá como acaba de expresar el H. señor Pardo á dar su aprobación á este contrato, llamado á satisfacer una justificada aspiración nacional.

El señor **Presidente**.—El señor Pardo tiene la palabra.

El señor **Pardo**.—Excmo señor. Al referirme yo á que se había hecho cierta alusión, respecto de que era propósito de la comisión de obras públicas no dictaminar en este asunto, declaro que no me referí al H. señor Boza, ni podía referirme á él desde que conozco su caballerosidad y su fina educación. Yo me he referido, para tranquilidad de SSa., á un artículo que se publicó en uno de los periódicos de la capital en que hacía esa alusión.

Respecto á las objeciones que ha hecho el H. señor Boza á las leyes de 1895 y 1903, como estas no están en discusión, perderíamos el tiempo en ocuparnos de ellas.

Sin dármele tampoco de economista, sino limitándome á la letra estricta de la ley, yo siempre podré

sostener lo que he sostenido al principio. La ley de 1895 gravó terminantemente el quintal de mercados que se trasportase por la vía marítima, y haciendo un cálculo moderado del tráfico, llegaría á ascender á 300,000 quintales que es poco; resulta la suma á que he hecho referencia de un millón quinientos mil soles en diez años.

Respecto á la garantía del 7 por ciento sobre el capital de quinientas mil libras, yo insisto también en lo que dije al principio; yo supongo que la compañía tenga pérdidas que se reduzcan, por ejemplo, á un 4 por ciento, el gobierno le garantiza el 7 por ciento sobre las 500,000 libras, luego tiene ó no que pagar el 3 por ciento de diferencia sobre lo que pierde? A esa duda puede dar lugar la interpretación de la ley, luego esa ley considero que no fue clara, debió ponerse en los tres casos que pueden presentarse: que la compañía tenga ganancia, que cubra su gastos ó que tenga pérdidas. Por lo demás, no creo conveniente insistir sobre el particular.

El señor **Presidente**.—Los señores que den el punto por discutido se servirá manifestarlo poniéndose de pie.

(Discutido)

El señor **Presidente**.—Se va á votar el dictamen de la comisión de obras públicas.

El señor **Secretario**.—leyó la conclusión.

(Aprobada).

El señor **Presidente**.—Se levanta la sesión.

Eran las 6 h. 30 m. p. m.

Por la Redacción.—

L. E. Gadea.

54a. Sesión del miércoles 11 de octubre de 1905

Presidida por el H. Señor

Miró Quesada

SUMARIO: Se aprueba el proyecto que crea un nuevo juzgado de 1a. instancia en Tarma.—Se aplaza el proyecto que vota partida para refeccionar la catedral del Cuzco.—Son aprobados los siguientes asuntos: adjudicación de la hacienda Jimba propiedad del Esco. al colegio

de la Libertad de Huaraz.—Subvención á las beneficencias de Mollendo.—Partida para la construcción de una cárcel en Lircay.—Partida para la construcción de un pozo artesiano en el paraje denominado "Molles" en la provincia de Castilla.—Elevación al rango de villa del pueblo de Arancai en la provincia de Huamálies

Abierta la sesión á las 4 h. 15 p. m., fué leída y aprobada el acta de la anterior.

Se dió cuenta de los documentos siguientes:

OFICIOS

Del señor Ministro de Gobierno, rubricado por S. E. el Presidente de la República, remitiendo un proyecto que establece los requisitos con los cuales el Poder Ejecutivo expedirá título de naturalización á los extranjeros que acrediten poseer las condiciones prescritas en el artículo 39 de la Constitución del Estado.

Pasó á la Comisión de Constitución.

Del señor Ministro de Relaciones Exteriores, adjuntando el presupuesto de las listas pasivas de su despacho.

Con conocimiento del H. señor Castro, se mandó archivar.

Del mismo, comunicando que ha dirigido oficio á la Sociedad Geográfica para que, á la brevedad posible, devuelva el expediente sobre anexión del distrito de Lluta al cercano de Arequipa.

Con conocimiento del H. señor Ramírez Broussais, se mandó archivar.

Del mismo, con igual objeto que el anterior, respecto de la anexión del distrito de Carhuamayo á la provincia del Cerro de Pasco.

Con conocimiento del H. señor Palomino, se mandó archivar.

Del señor Ministro de Gobierno, acusando recibo de la nota número 458, trascriptoria de un pedido del H. señor Ocampo; y manifestando que ha solicitado el respectivo informe del prefecto de Amazonas.

Con conocimiento del referido H. señor, se mandó archivar.

Del mismo, con igual objeto que lo anterior, respecto de la nota número 465; y participando que la ha remitido al Ministerio de Hacienda para que se trate de una acusación con