

títulos cancelados, continuando estos como obligaciones del Estado; y que temían, en fin, que no se reparasen los ferrocarriles existentes ni se hicieran las prolongaciones pactadas; cuando vieron que todo se había cumplido, que el horizonte internacional de la República se presentaba sereno, que Chile había prestado su aquiescencia, que los bonos habían sido recogidos e inutilizados, que los ferrocarriles estaban restaurados, unos y prolongados los otros; reconocieron, muchos de ellos, con patriótica sinceridad, con honestidad poco común, que ese contrato había resultado ventajoso, no obstante los serios temores que abrigaron al tiempo de su celebración, y que afortunadamente para el país no se habían realizado.

Por eso sus autores, que fueron Francisco Rosas, Francisco García Calderón, Andrés Avelino Cáceres, Aurelio Denegri, Manuel Irigoyen, Luis Carranza, Antero Aspíllaga, Isaac Alzamora, Elías Mujica, Fernando Seminario, Antonio Menéndez Juan Ignacio Elguera, Emilio Forero, Ismael de la Quintana, Federico Elguera, Estanislao Pardo Figueroa, Adrián Ward, Pedro Manuel Rodríguez y tantos y tantos que forman esa inmensa mayoría, esa casi unanimidad de que habla el señor Ministro de Hacienda en el párrafo que acabo de leer, los unos desde su honrosa tumba no temen el juicio de sus contemporáneos, ni el fallo de la posteridad; y los que todavía nos arrastramos penosamente por el áspero sendero de la vida, no hemos menester manto de generosidad de nadie (palabras del señor Ministro Leguía en su discurso del 21 de febrero) porque la tranquilidad de nuestra conciencia nos asiste, porque tenemos fé de que hicimos el bien, de que servimos á la República, y de que, acallado el eco de las pasiones, abriéndose paso el juicio, los hombres de hoy nos harán justicia, y los que vengan serán aún más justicieros. (Aplausos)

Ojalá que, si se realiza el empréstito de 30 millones de soles que se persigue, y cuando vengan otros que serán su corolario inevitable, porque hay encadenamientos fatales, todo se desarrolle de manera tan normal y tranquila, como aconteció con el contrato cancelatorio de la deuda

externa. Entonces, Excmo. señor, si todavía vivo y si aún tuviese la honra de pertenecer a la representación nacional, en voz muy alta haría la confesión de mis errores y tributaría una tempestad de aplausos á los autores de ese contrato. Pero quieran también los hados propicios que no venga el caso adverso; y que entonces, si llegaran los autores del contrato á ocupar un banco en este recinto, no se viesen en situación difícil y embarazosa, para explicar las complicaciones sobrevinientes; y ojalá, también, que para ellos no viniese la execración, que es el potro aterrador con que castiga la Historia. (Aplausos prolongados)

El señor **Ministro de Hacienda**.—Pido la palabra.

El señor **Presidente**.—El honorable señor Ministro de Hacienda hará uso de la palabra el día de mañana.

Se levanta la sesión.

Eran las 6 h. 40 m. p. m.

Por la redacción

L. E. Gadea.

23a. Sesión del martes 28 de agosto de 1906

Presidida por el H. señor Juan Pardo

SUMARIO.—Orden del día.—Continúa el debate del proyecto de autorización al Ejecutivo para contratar un empréstito de 30 millones de libras.

Abierta la sesión á las 4 h. 20 p. m., con asistencia de los honorables señores: Daneuart, Arenas, León, Irigoyen, Vidaurre, Alvarado, Barrón, Bedoya, Belón, Bentín, Bernal, Bohl, Boza, Burga, Calderón, Carbajal, Carpio, Carrillo, Castro, Eloy, Castro Felipe S., Cerro, Cisneros, Cordero, Cornejo, Cueto, Changanahui Dávila, Durand, Echeandía, Eguileta, Fariña, Fernández, Ferreyros, Forero, Gadea Alberto L., Gadea Amadeo, Ganoza, Gazzani, Galdres, Goiburu, Grau, Hermosa, Hondermar, Larrañaga, Larrauri, Lavalle, Luna L.F., Luna y Ll., Málaga Santoalla, Maldonado, Manzanilla, Maurin Menéndez, Montoya, Morote, Muñoz Nájjar, Núñez J. T., Núñez del Arco, Ocampo, Oliva, Olivera, Oquendo, Pacheco, Pancorbo, Peña Murieta, Pereira, Pérez, Prado y Ugarteche, Ráez, Ramírez Broussais, Revilla, Roe, Rubina, Ruiz de Castilla, Sán-

chez Samanés J. Leonidas, Santa Gadea, Santos, Secada, Solís, Sousa, Spelucín, Swayne, Tejeda, Ugarte Angel, Ugarte Eulogio, Ureña, Urteaga, Valcárcel, Valdeavellano, Valle, Valle y Osma, Valverde, Velarde Alvarez, Vidaurre P. N., Villanueva y Sotelo, fué leída y aprobada el acta de la anterior.

Faltaron por enfermos los honorables señores Chacaltana, Apaza Rodríguez y Aspíllaga.

Se dió cuenta de los documentos siguientes:

OFICIOS

Del señor Ministro de Fomento, rubricado por S. E. el Presidente de la República, remitiendo un proyecto para que se consigne en el presupuesto general para 1907 una partida de Lp. 960, destinada al sostenimiento en Panamá de un médico y de un ingeniero peruanos que estudien el saneamiento del istmo.

Se remitió á las comisiones de Higiene y Principal de Presupuesto.

Del mismo, rubricado también por S. E. el Presidente de la República, acompañando un proyecto para q' se consigne en el presupuesto general, **partidas para gastos de sanidad, saneamiento de poblaciones andinas, saneamiento de los puertos de Paíta y Mollendo y aumentando la partida para el sostenimiento de las estaciones sanitarias y la que dedica Lp. 2,200 para terminar el establecimiento de la estación sanitaria del Callao.**

Pasó á las comisiones de Higiene Pública y Principal de Presupuesto.

Del señor Ministro de Relaciones Exteriores, remitiendo para su decisión por la honorable Cámara la solicitud presentada por don Francisco Polack, intérprete del Estado, sobre aumento de haber.

Se remitió á la Comisión Principal de Presupuesto.

Del ilustrísimo Arzobispo de Lima^a, solicitando que al revisar el acuerdo del honorable Senado, relativo á consignar partida en el presupuesto general, para la reconstrucción del palacio Arzobispal, se vote, no para la fachada, sino para la reconstrucción del edificio y agradeciendo á los poderes públicos el interés que manifiestan por este asunto.

Se mandó agregar á sus antecedentes

Cuatro del Excmo. señor Presidente del honorable Senado, avisando que han sido aprobados en revisión los asuntos que á continuación se indican:

Proyecto que reforma el Código de Justicia Militar, en lo que se refiere á los casos en que procede el recurso de nulidad;

Proyecto que reforma el Código de Justicia Militar en la parte relativa á la manera de resolver las competencias entre la jurisdicción ordinaria y la de guerra;

Proyecto reformando la resolución legislativa de 16 de enero de 1902 sobre exoneración de derechos á la Sociedad Auxiliadora de la Infancia; y

Proyecto que prorroga hasta el 31 de diciembre del presente año, el plazo para que puedan recibirse de abogados los bachilleres comprendidos en la ley de 17 de octubre de 1903.

Pasaron á la Comisión de Redacción.

Del mismo, manifestando que ha sido aprobado con las modificaciones³ que indica el proyecto que reforma el Código de Justicia Militar en lo que se refiere á la jurisdicción militar.

Se remitió á la Comisión Auxiliar de Legislación.

De los señores Secretarios del honorable Senado, avisando que ha sido aprobada la redacción de la ley que crea el nuevo departamento de San Martín.

Se mandó agregar á sus antecedentes.

PROPOSICIONES

De los honorables señores Ureña, Cisneros, Alvarado, Goiburu y Ganoza, ampliando la ley de 30 de marzo de 1904 relativa á la construcción del ferrocarril de Menocucho á Quervileca.

Admitida á debate, pasó á las comisiones de Obras Públicas y Principal de Presupuesto.

Del honorable señor Ramírez Broussais, votando en el presupuesto departamental de Arequipa, cuatrocientas libras, para la reconstrucción de la iglesia de Uruca, distrito de la provincia de Castilla.

Aceptada á discusión, se remitió á las comisiones de Obras Públicas y Auxiliar de Presupuesto.

De los honorables señores Arenas, y Barrón, votando en el presupuesto de la República, dos mil ochocientas libras, para prolongar la línea telegráfica de Casma á Recuay hasta la ciudad de Huari.

Admitida á debate, pasó á las comisiones de Correos y Telégrafos y Principal de Presupuesto.

Del honorable señor Málaga Santolalla consignando en el presupuesto general, trescientas libras, destinadas á la terminación del camino de Cajabamba á Trujillo.

Aceptada á discusión, se remitió á las comisiones de Obras Públicas y Principal de Presupuesto.

De los honorables señores Rubina, Núñez J. T., Santos, y Pacheco, para que se conceda á la viuda é hijos del que fué coronel Heráclides Fernández, como montepío, el haber íntegro que corresponde á la clase de comandante en servicio activo.

PEDIDOS

El señor **Presidente**.—Se va á pasar á la orden del día.

El señor **Bedoya**.—Excmo. señor: El último correo llegado de Tarma me ha traído el memorial que tengo el honor de remitir á la mesa. Suplico á V. E. se sirva enviarlo al señor Ministro de Justicia, para que, pasándolo al Consejo Supremo de Guerra y Marina, pida el respectivo informe dicte las medidas que juzgue conveniente y dé cuenta á esta Cámara. El memorial aludido es de un sargento Gutiérrez y de otros procesados, y contiene graves acusaciones que es preciso deslindar.

El señor **Presidente**.—Se atenderá el pedido de su señoría.

El señor **Pérez**.—Yo desearía que se leyera el memorial. Excmo. señor, para ver de que se trata. Cómo vamos nosotros á acceder á un pedido de esta naturaleza á ojos cerrados! Pido que se lea el memorial.

El señor **Presidente**.—Se va á dar lectura al memorial.

El señor **Bedoya**.—Que se dé lectura al memorial. Excmo. señor, puesto que el honorable señor Pérez lo desea; pero debo indicar que está publicado en "La Frensa."

El señor **Secretario** (leyó)

El señor **Pérez**.—Quedo enterado, Excmo. señor; á pesar de que en el pedido del honorable señor Bedoya

no se ha expresado que el informe solicitado deba versar sobre las crueldades que se dicen cometidas contra esos enjuiciados, por mi parte no hay inconveniente para que se pida el informe; puesto que, conforme á la ley, está prohibida toda severidad innecesaria para la custodia de los presos y con mayor razón las crueldades que se denuncian en ese memorial. Yo me adhiero al pedido del honorable señor Bedoya para que el Poder Ejecutivo informe sobre los atentados á que se hace referencia en el memorial que se ha leído.

El señor **Bedoya**.—Además, excelentísimo señor, como la gravedad de esa acusación, no era posible que permitiese ignorada por los tribunales y juzgados privativos que entienden de ese juicio, pedí que, por conducto del señor Ministro de Justicia, se pasara el memorial al Consejo Supremo de Guerra y Marina, para que emita el correspondiente informe.

El señor **Presidente**.—Se solicitará los informes que indica su señoría honorable.

El señor **Peña Murrieta**.—Estando el comisario de Comas y Pariahuanca acusado por el sargento que ha dirigido ese memorial al honorable señor Bedoya, y siendo los antecedentes de dicho comisario absolutamente honrosos y suficientemente capaces de responder de su conducta, creo, Excmo. señor, que podría recomendar V. E., de un modo directo, que se haga luz al respecto; por lo mismo, yo expreso mi adhesión en todas sus partes al pedido del honorable señor Bedoya.

Temo, si, Excmo. señor, que las aseveraciones de ese individuo preso no sean del todo exactas. Es muy posible que ese comisario no sea responsable; y, repito, se hace urgente obtener luz intensa y detallada sobre esa serie de atentados que se denuncian.

El señor **Presidente**.—Se atenderá el pedido al que se adhiere su señoría.

El señor **Ramírez Broussais**.—Excelentísimo señor: Suplico á V. E. que, con la venia de la honorable Cámara, se digne disponer que se oficie al señor Ministro de Fomento para que mande un ingeniero que practique los estudios precisos para la construcción de un pozo artesian-

no en Molle, de la provincia de Castilla, del departamento de Arequipa.

(S. E. consulta á la honorable Cámara).

El señor **Presidente**.—La honorable Cámara ha deferido al pedido del honorable señor Ramírez Broussais. Se pasará el oficio solicitado por su señoría honorable.

ORDEN DEL DIA

El señor **Presidente**.—Estando presentes los señores Ministros de Hacienda y Fomento, continúa la discusión sobre la autorización solicitada por el Poder Ejecutivo para contratar un empréstito destinado á la construcción de ferrocarriles. El señor Ministro de Hacienda tiene la palabra.

El señor **Ministro de Hacienda**.—Excmo. señor: como río que corre mansamente y que no se vé obstruído en su camino sino por ligeros estorbos, así su señoría el honorable señor Valcárcel, en la sesión de ayer, al impugnar, con mirada retrospectiva, el proyecto de autorización que está en debate, aunque nos deleitó el sentido de la audición con un discurso de fluidez admirable, los argumentos que en él empleó, no han llevado á mi ánimo, como seguramente no lo han llevado tampoco al de la mayoría de la honorable Cámara la convicción, ni siquiera la persuasión de que defiende la buena causa; y por eso es que no ha dejado más huella que la que deja la corriente en el río ó el humo en el espacio. Y no debe extrañar su señoría que así haya sido, no obstante la brillantez de su discurso, porque, á la verdad, durante todo él, no ha hecho sino decirnos lo que en ocasiones anteriores había expuesto, y que en su mayor parte había ya sido rebatido de la manera más victoriosa.

Emplea su señoría un simul de carácter mitológico que no expresa indudablemente el móvil con que el Gobierno ha metarfoseado, según él el proyecto de empréstito con la autorización que está en debate, nos ha dicho, sin profundizar en parte siquiera, cuál ha sido el móvil que una cosa reemplazara á la otra y que su único objeto es el de mistificar el verdadero alcance del acto que está practicando el Gobierno. No es así, á pesar del buen efecto q', al parecer, causó el Proteo mitológico; no lo

ha probado; y por consiguiente no ha profundizado ni el verdadero móvil del Gobierno ni ninguno otro.

Nos ha dicho el honorable señor Valcárcel, repitiendo en parte lo que se ha expuesto en diversas formas en esta honorable Cámara, que el Gobierno, al pretender celebrar un contrato de empréstito, incurre en diversas faltas, y que ellas; circunscribiéndolas, se reducen: 1o. á falta de autorización legal para celebrar un contrato de empréstito; 2o. á la ineficacia de los medios adoptados con el objeto de descubrir el costo probable de las obras públicas en proyecto; 3o. á la imprudencia de esas mismas obras en el caso de ser ejecutadas; 4o. A los enormes gastos que demandarían su conservación; 5o. A la insuficiencia del empréstito para llevarlas á su término. A la practicabilidad de construir esas obras con rentas provenientes del presupuesto. Y por último, á los puntos de carácter personal como él los ha calificado; de los que me ocuparé también antes de terminar, en el mismo orden en que él los ha planteado.

Si he omitido algún otro punto de carácter sustancial en el discurso del honorable señor Valcárcel yo le suplico que me lo haga notar porque no es mi propósito hacer omisión alguna de parte siquiera de sus argumentos, ni mucho menos pasarlos en silencio de manera estudiada.

La parte que se relaciona con la falta de facultad legal por parte del Gobierno para celebrar el empréstito ha sido la que su señoría ha herido en forma principal y como le ha dado carácter preferente, yo también, siguiendo en ese mismo orden, la voy á tratar en igual forma.

Me ha chocado, sobre manera, que un jurista tan distinguido como su señoría el honorable señor Valcárcel encuentre que el Gobierno, al tratar de celebrar un contrato de empréstito, se haya olvidado de lo que son sus atribuciones y que, según él, haya tratado de invadir las atribuciones inmanentes del Congreso. Si se recuerda cuáles son los términos de la ley de marzo de 1904 y de la complementaria de octubre del mismo y si, á la vez, se hace un análisis de los distintos artículos que comprenden, no se podrá dejar de reconocer que el Gobierno ha estado

autorizado para celebrar el contrato de empréstito por la suma de 2 millones 500,000 libras que corresponden al monto de la garantía señalada con el objeto de servirlo, y que autorizado estaba también para contratar por suma mucho mayor, sino le hubiera puesto límite el importe de la garantía. Con la lectura que voy á dar á los varios artículos de que se compone esta ley estoy seguro de que se reconocerá que el Gobierno no ha estado desprovisto de autorización para contratar un empréstito y que sino lo ha hecho ha sido única y exclusivamente por un exceso de respecto á las prerrogativas del Congreso y sobre todo porque ha deseado, como es natural, que la responsabilidad de un acto tan trascendental fuera solidaria entre todos los poderes públicos. El artículo 2o. de la ley de 1904, dice textualmente: "Si para el cumplimiento á lo dispuesto en el artículo anterior (que trata de la construcción de las diversas obras públicas en que estamos empeñados) no logra el gobierno celebrar **algún contrato** que permita construir todos los ferrocarriles propuestos en dicho artículo, obligándose el Estado solo al servicio del capital que en ellos se invierte, procederá únicamente á la construcción de la línea á la región fluvial dedicándose á esta obra el producto íntegro de la renta señalada".

¿Cuál podría ser el contrato que permitiera construir todos los ferrocarriles de que trata el artículo primero? Si se contesta á esta pregunta no se podrá con espíritu desapasionado, sino decir que ese contrato no era ni podía ser sino un contrato de empréstito. Solo mediante un empréstito era posible construir los ferrocarriles de que trata el artículo primero y si á ese contrato se refiere el artículo segundo de la ley, es evidente que el Ejecutivo ha estado plenamente autorizado por el legislador para celebrarlo en las condiciones que estuvieran á su alcance. Si cupiera alguna duda respecto á la interpretación del espíritu y letra de este artículo, ella quedaría desvanecida con la lectura del artículo octavo que dice textualmente lo siguiente: "Invertido el 50 por ciento del capital social, la compañía podrá emitir, dentro ó fuera del país, obligaciones al portador **hasta por la su-**

ma á que ascienda el presupuesto de las obras aprobadas por el Gobierno". De manera que, según este artículo octavo, no solo estaba autorizado el Gobierno para celebrar un contrato de empréstito por suma que permitiera la ejecución de las obras sino para contratar ese mismo empréstito por cualquiera suma que estuviese servida con las 200 mil libras de la renta del tabaco.

Se deduce claramente de estos dos artículos, no sólo la autorización para contratar un empréstito, sino para celebrarlo por suma mucho mayor de dos millones quinientas mil libras, por una suma de tres, de cuatro, de cinco millones, si esos cuatro ó cinco millones pudieran servirse mediante un tipo de interés y de amortización igual ó menor que el de la actual ley, con las Lp. 200,000 que debe imoprtar la renta del tabaco.

Y si aún hubiera objeción que hacer á esta demostración, que á mi juicio no tiene réplica, habría que referirse al artículo 10o. de la misma ley que dice, tratándose de las obligaciones que podrá emitir la compañía encargada de la construcción de las obras:

"Artículo 10o.—Para emitir dichas obligaciones la compañía necesitará obtener previamente autorización del Gobierno, el cual deberá fijar las reglas y condiciones necesarias para la emisión".

Luego es evidente que las doscientas mil libras esterlinas no bastan, según estos límites de la ley, sino para hacer un servicio de dos millones quinientas mil libras, que representan al ocho por ciento, las doscientas mil libras de la renta del tabaco, es evidente también que si el Gobierno se hubiera encontrado en aptitud de celebrar un empréstito que equivaliera al doble, siempre que el servicio no le hubiera exigido sino el cuatro por ciento, habría estado sin duda dentro de sus atribuciones al celebrar un contrato por cinco millones de libras, porque cinco millones de libras al cuatro por ciento, no exige un servicio sino de doscientas mil libras, que es el límite que el legislativo ha querido poner para celebrar un contrato de esa naturaleza.

Se deduce de lo expuesto, Excmo. señor, que lejos de no haber estado

autorizado el gobierno para celebrar un contrato de empréstito según trató de demostrarlo infructuosamente á mi juicio, su señoría el honorable, señor Valcárcel, en la sesión del día de ayer, ha estado plenamente autorizado, no solo para contratar un empréstito de cuatro millones de libras, sino para contratar un empréstito de suma, mayor, siempre que el servicio no exigiera, al año, un pago mayor de 200 mil libras.

No creo, Excmo. señor, necesario extenderme más sobre este particular. Creo que queda bien demostrado con la letra y el espíritu de la ley que el Gobierno ha estado autorizado para celebrar un contrato de empréstito; y que si tuvo á bien, en su origen, someter el que había celebrado con diversas entidades extranjeras, á la sanción del Congreso y ahora lo presenta en forma de autorización, es simplemente porque, dadas las condiciones en que se celebró este contrato, ha excedido el importe del servicio en Lp. 10 mil al año. Y además, porque dada la magnitud de esta operación, que, aunque en esencia, no es de tanta trascendencia como se presenta es relativamente grande debido á los desastres financieros sufridos en pasados tiempos, el Gobierno ha querido que se informara la representación nacional de todos sus pormenores y compartiera con él la responsabilidad.

Aunque se ha dicho ya lo bastante para que los miembros de esta H. Cámara sepan á qué atenerse respecto del origen y alcance de los diversos datos y estudios con que de un modo aproximativo se ha llegado á calcular el costo probable del ferrocarril al Oriente, siempre será menester que se recuerde algo sobre este particular, á fin de que si por el tiempo transcurrido dese que se puso término en el debate de la legislatura anterior hasta ahora, se han confundido en algo las ideas, que ellas se aclaren, que cada uno sepa perfectamente cuál es la índole del asunto que se discute, estando presente mi colega el Sr. Ministro de Fomento dejaré que él en su oportunidad presente á la Cámara todo lo que sobre este asunto se ha hecho desde que se puso término á la legislatura anterior hasta la fecha; pero como en el curso de lo que ha dicho el H. señor Valcárcel, ayer encuentro errores

de calificar tan grave que apenas son comprensibles á mi juicio, voy á señalar antes de que mi colega tome parte en este debate, uno solo de los errores en que ha incurrido el señor Valcárcel y que va á determinar por sí solo, la destrucción de todos los argumentos que sobre ese punto nos produjo en la sesión de ayer. Cuando en la legislatura pasada se debatía este asunto, y se hacía mérito de los estudios y conclusiones á que había llegado el ingeniero señor Cipriani, no tenían á juicio de su señoría los estudios de ese profesional ni sus conclusiones importancia alguna. Su señoría ha recapacitado sobre este punto, ha leído quizás una vez más el informe del señor Cipriani y he tenido la satisfacción de oír en la sesión de ayer hacer mérito de los estudios de ese ingeniero atribuyéndole toda la importancia que indudablemente tiene. Nos ha dicho hoy sin embargo el señor Valcárcel lo que el señor Cipriani no ha dicho, no podía decir en su informe; nos ha presentado el señor Valcárcel como resultado de los estudios y como obra del señor Cipriani diversos datos que lo han llevado á la conclusión de que la distancia que hay que recorrer al construir el ferrocarril de un punto comprendido entre la Oroya y el Cerro de Pasco hasta el Perené y su confluencia con el Auchi y de allí hasta el Alto Ucayali en su confluencia con el Schaguya es, según los datos que yo he tomado á medida que los ha ido reproduciendo, de setecientos treinta y cinco kilómetros, y en estos setecientos setenta y cinco kilómetros incluye su señoría, sin que yo me pueda explicar por qué, no solo la distancia efectiva que hay de punto á punto, sino la que el señor Cipriani, como probable desarrollo de la línea ó comprendidos entre los puntos de que hace mérito el señor Cipriani en su informe; de manera que los 735 kilómetros que su señoría nos ha presentado como distancia mínima entre los dos puntos que debe abarcar el ferrocarril no adolece sino de un error de 230 kilómetros, y al amparo del mismo es que nos lleva á la conclusión de que aún calculado el costo de cada kilómetro á razón de 3 mil libras, siempre el total del empréstito no alcanza para construir el ferrocarril al Oriente.

Si deducimos, sin embargo, estos 230 kilómetros que en realidad no existen, de la cifra con que el señor Valcárcel ha tratado de demostrar ayer que el importe del empréstito no basta para la construcción del ferrocarril, nos encontramos con que, al revés de lo que él ha aseverado, el importe neto del empréstito bastaría para construir todos los ferrocarriles en proyecto, y dejar un sobrante de 52 mil libras.

Vamos con las mismas cifras del H. señor Valcárcel, á comprobar una conclusión diametral opuesta á la que SSa. nos ha presentado. Nos ha dicho: el empréstito no basta para construir los ferrocarriles que hay en proyecto, y no basta porque las distancias que hay que recorrer son estas: de un lado, 180 kilómetros; de otro, 250; en seguida los 230 kilómetros de desarrollo que hay que considerar y más 70 kilómetros, lo que hace un total de 735 kilómetros.

Admitiendo, hipotéticamente, según nos decía SSa., que cada kilómetro de ferrocarril no exija sino 3 mil libras, los 735 kilómetros costarían 2,205.000 libras. Como, según los cálculos ya presentados á la h. cámara, la construcción de los ferrocarriles de la Oroya á Huancayo, de Sicuani al Cuzco, de Yonán á la Magdalena de Ilo á Moquegua absorberán una suma no menor de un millón 8.000 libras, porque, aún cuando están en el proyecto en suma mayor, ya se ha cubierto parte de su importe, tendremos, agregando á esas dos millones y tantas mil libras que debe importar el ferrocarril al oriente, 3,213.000 libras; y adicionando esta última cifra con las 200,000 libras, en que SSa. presupone los gastos imprevistos, nos ha llevado á un total de 3.413.000 libras. Como esta suma es en 690,000 libras, mayor que lo que debe importar el empréstito á un tipo medio del 92 y medio por ciento, nos ha presentado, como déficit probable, la suma de 630,000 libras.

Estas son cifras que yo he tomado, y que si algún h. miembro de la h. cámara se hubiera dado la molestia de tomarlas como yo, podría comprobar ahora mismo, que son exactamente como SSa. el h. señor Valcárcel las produjo.

De manera que, admitiendo q' 735 kilómetros tiene el ferrocarril al oriente y que éste cuesta 2,205,000 libras; que los otros ferrocarriles im-

porten 1,008,000 libras y que los imprevistos importen 200,000 libras, el importe total de estas obras llegaría á 3,413,000 libras; deducido de ellas el importe del empréstito, este arrojaría un déficit, según SSa., de 630 mil libras; pero como los 230 kilómetros de desarrollo están comprendidos en las mensuras y presupuestos hechos por el señor Cipriani y por otros ingenieros del estado, resulta que si de este déficit aparente, que SSa. nos ha presentado, se deduce el importe de los 230 kilómetros á 3,000 libras kilómetro, esto, al revés de lo que SSa. afirmaba, permite que el empréstito deje un sobrante, después de haberse construido todas las líneas en proyecto, de 52.000 libras.

Ya se vé, Excmo. señor, qué enorme distancia hay entre tener un déficit de 630,000 libras y tener un sobrante de 52,000 libras!!

Con argumentos de esta especie, es muy fácil llevarnos á conclusiones erróneas, y en este caso es posible que SSa. sin tener la menor intención, habría contribuido, si sus argumentos no hubieran tenido réplica, lejos de dar luz, á inducir á la h. cámara en error.

Pero SSa. el h. señor Valcárcel, si no lo dijo de manera clara y terminante, por lo menos ha dejado entender que hay la posibilidad de poder construir (solo para los efectos de su argumentación) todos los ferrocarriles en proyecto. Y dando de barato q' así es, nos decía: cuando los ferrocarriles se hayan construido, cuando este ideal nacional se haya realizado, es menester apreciar el asunto bajo otro aspecto que, á juicio de SSa. tiene inmensa gravedad: la productividad de los ferrocarriles. Una vez hechas estas obras nos vamos á encontrar q' solo su sostenimiento demandará grandes sumas, que su explotación no rendirá nada, y que, después de haber hecho este gran esfuerzo, quizá para lo nación, esas obras no sean un elefante blanco con el que nada hay que hacer.

Estos cálculos sobre productividad de los ferrocarriles, Excmo. señor, se deben juzgar no solamente con los sentidos, sino también con la previsión del hombre de estado; no se debe juzgar solo por lo q' resulte en cuanto á los gastos y productos tasados mercantilmente, si no también por lo q' importa para la

nación le existencia de estas obras, al amparo de las cuales se va á desarrollar su territorio. Es menester que los hombres públicos, los gobiernos y las cámaras legislativas se penetren de la importancia que tienen estas obras para que puedan prescindir de los detalles; solo penetrándose de su verdadera importancia y de lo que ellas significan para enalquieira nacionalidad, es dable juzgarlas.

Yo creo, Excmo. señor, que los ferrocarriles son los vehículos más efectivos de la civilización; que con ellos se transforman los países con más rapidez q' mediante la enseñanza ó cualesquiera otros medios de civilización. Creo, además, Excmo. señor, que, dada la topografía especial de nuestro territorio, solo con ferrocarriles conseguiremos el ideal de establecer intercambios comerciales entre las diversas secciones del territorio nacional y que, tratándose del caso particular del ferrocarril al oriente él no solo constituirá un vehículo de civilización y el medio de establecer intercambios entre los departamentos andinos y trasandinos, entre la montaña y la costa, sino el más eficaz para la defensa de esos territorios; constituye, además, el medio más eficaz también de establecer la verdadera unidad nacional.

La improductividad de los ferrocarriles si se vá á apreciar como he dicho ya, solo por las cuentas de gastos y los productos, es muy posible que en el caso del ferrocarril al oriente deje un déficit; no digo esto, Excmo. señor, porque yo participe de esa creencia, no obstante de que parece que está muy generalizada. No participo de ella; yo creo que ese ferrocarril, como todos los ferrocarriles de la tierra, cualquiera que sea el lugar donde se establezcan y exploten, tienen á la larga q' dar magníficos resultados como empresa mercantil; pero discurrendo, Excmo. Sr., bajo el supuesto de que efectivamente deje déficit, creo que él está amplísimamente compensado con las utilidades que en otra forma reportan al país y que significan nada menos que el enriquecimiento de muchas zonas, la próximación de ellas al centro del gobierno, su explotación, su población, todos los atributos, en fin, de una prosperidad que representa á la larga enormes sumas de dinero.

Si se dejara simplemente á la ac-

ción de la naturaleza la explotación del gran Pajonal, sucedería, como nos insinuaba ayer el h. señor Valcárcel, que solo por obra de Dios eso llegaría á representar lo que el señor Cipriani dice en su informe, y que solo mediante una obra de ese origen, enteramente divina, es q' podríamos ver 500 mil habitantes en el gran Pajonal.

Sñr. el h. señor Valcárcel, no se ha fijado, indudablemente, en lo que significa lo que el señor Cipriani dice en su informe. El señor Cipriani sostiene que dada la potencia de un ferrocarril de un metro de ancho, es muy posible que mediante su explotación, se alimente una población de 500 mil habitantes; esto es lo único que significa; esto es lo único que ha dicho, y está es, indudablemente, tan efectivo, tan claro, tan apropiado que con las notas algebraicas que en corroboración de ese aserto presenta, se llega á la conclusión de que no puede estar equivocado.

Es, pues, mediante la construcción de un ferrocarril de un metro que las riquísimas regiones del gran Pajonal serán productivas y podrán alimentar una población de 500 mil habitantes; y ese será un hecho efectivo, un hecho del que reportará enormes beneficios la colectividad peruana, si ese ferrocarril se llegara á construir.

Pero aún, Excmo. señor, en el supuesto de que ese ferrocarril nada produjera, aún en el supuesto de que el importe neto del empréstito no bastará para su construcción, aún en el supuesto de que todas las obras públicas y sobre todo las de ferrocarriles, cuando se hace por presupuesto adolecen de errores que á veces representan respecto del costo mismo una proporción enorme, siempre y sólo mirando estas obras como un medio de defender la integridad nacional, ese ferrocarril se debe construir. El gobierno está imbuido en esta necesidad, reconoce toda su importancia, sabe que ante ella todo se debe posponer; y por eso, con prescindencia de opiniones apasionadas, de criterio más ó menos opuesto al suyo, quiere que esa obra se construya, y espera de la representación nacional que ha de poder alcanzar de ella los medios que se necesitan para que sea una hermosa realidad.

Pero si los ferrocarriles se pueden hacer, si los ferrocarriles se deben hacer, si hay necesidad de esos fe-

ferrocarriles, y si esa necesidad es inaplazable, S.Sa. el honorable señor Valcárcel, rindiéndose á ella, nos dice: admitamos que se puedan hacer, reconozco que se deben hacer, autorizo para que se hagan, pero no mediante la contratación de un empréstito.

Con el objeto de manifestarlo así, hizo la historia de nuestros presupuestos desde el año de 1886 hasta la fecha; y nos dijo, así como entonces, y después de salvar de una catástrofe sin precedente en la historia financiera de la humanidad pudimos vivir con 5 millones que es lo que importaba el presupuesto de ese primer año, ahora que, mediante el desarrollo del país y otro género de medidas administrativas, disfrutamos de un presupuesto de 26 millones, es decir que se distraiga la suma de 5 millones, y paulatinamente se vayan construyendo con esa suma todos los ferrocarriles. Mediante la inversión de esa cantidad, se pueden poner 3 mil hombres para el ferrocarril al oriente: mil para la sección de Sicuani al Cuzco; mil para la sección de la Oroya á Huancayo; 500 para la de Ilo á Moquegua; y otros 500 de Yonán á la Viña. Con estos seis mil hombres, dotados lo mejor posible y retribuidos hasta con largueza, habría á juicio de S.Sa., lo suficiente sacando del presupuesto general de la república 5,000.000 anuales para llevar á cabo todos los ferrocarriles en proyecto.

Muy fácil es, Excmo. señor, arreglar las cosas de esta manera. Pero si se tiene en cuenta las necesidades premiosas de la vida de un Estado; si se tiene en cuenta que ellas no se pueden satisfacer sino momento á momento, no se puede dejar de reconocer que, así como en todos los estados de la tierra no ha sido posible hacer ferrocarriles con las entradas ordinarias del país, en el Perú tampoco es posible hacerlos. Y no se diga, Excmo. señor, que en esto somos una verdadera aberración, que estamos en antagonismo con lo que hacen otros países del mundo. No, Excmo. señor: si pudiera operarse en el Perú un milagro de esta naturaleza—porque no titubeo en titularlo de tal—habríamos hecho lo que en otro país no se ha podido hacer. Los grandes centros del capital, donde el interés es insignificante, todos los países europeos, no obstan-

te de tener enormes sumas en sus presupuestos, aún tratándose de la construcción de ferrocarriles en sus colonias, han tenido que recurrir á la contratación de empréstitos con el objeto que nosotros perseguimos. Así lo ha hecho Inglaterra en la India; así lo ha hecho Francia; así lo ha hecho Bélgica; así lo ha hecho Alemania; así lo ha hecho el Brasil; así lo ha hecho la República Argentina; así lo ha hecho en época muy reciente la República de Bolivia; y así lo hace también en la actualidad el Ecuador. ¿Y por qué, Excmo. señor? ¿Por qué este es un medio que está en conflicto con los preceptos de la economía política? ¿Por qué esto no se hace sino rompiendo con los preceptos de los estadistas? No, Excmo. señor; se hace simple y llanamente porque así es posible hacerlo; porque de otro modo la construcción es tan lenta, tan precaria, que los resultados no son remunerativos á la larga, cuando llega á consumarse. Se hace así por una razón tal vez de más alta importancia: porque no es justo tampoco que la generación que acomete la construcción de obras que van á beneficiar á las generaciones futuras, cargue con todos los gravámenes y con todas las cargas que esas obras representan.

Y no se puede sostener, Excmo. señor, que sólo los países con grandes presupuestos, con grandes entradas, son los que pueden acometer esta clase de obras. Yo no quiero establecer símil entre el Perú con los grandes países de Europa, yo no quiero este símil entre las entradas del Perú y las del Brasil, República Argentina y Méjico; pero sí creo que procede el establecimiento de una comparación entre las entradas fiscales del Perú y las de Bolivia, por ejemplo, ó las del Ecuador. ¿Qué es lo que hacen estos dos países al frente de la necesidad imperiosa en que están de construir obras públicas, de abrir sus territorios á la civilización, de hacerlos explotables y convertirlos en fuentes de riqueza? Levantar empréstitos, construir ferrocarriles con el importe de ellos y hacer enormes sacrificios, porque la construcción de ferrocarriles á la larga genera tales beneficios á países incipientes, como los nuestros, que cualesquiera que sean los sacrificios que imponen,

ellos siempre resultan remunerativos. Bolivia acaba de contratar la construcción de ferrocarriles por 5.700,000 libras; ¿y bajo qué condiciones, Excmo. señor? Bajo condiciones que, puestas al lado de aquellas en que nosotros vamos á levantar el de 3.000,000 de libras, constituirán la base de la satisfacción más grande para nosotros. El Ecuador también quiere construir ferrocarriles; ha hecho enormes sacrificios para poner el interior en contacto con la costa; quiere llevar su ferrocarril al Oriente; tiene ya estudiado el ferrocarril al Curaray; estudia otro proyecto de ferrocarril á Cuenca. Todos los países se preocupan, como es natural, de abrir sus territorios á la civilización, de hacerlos viables, de hacerlos explotables, de convertirlos en fuente de riqueza, porque sólo así estos pequeños países, por la fuerza de sus hombres grandes, por lo vasto de sus territorios, serán también grandes á la larga.

No es, pues, posible, Excmo. señor, recurrir al casero, pero inaplicable recurso de construir un ferrocarril con los fondos del presupuesto. No, Excmo. señor; si tal cosa fuera posible, se haría; pero en el caso presente, como en el caso de todos los grandes países del mundo, como en el caso de la República Argentina, como en el caso de Chile, Méjico, el Brasil, de Bolivia y del Ecuador, no es posible recurrir á ese recurso. No es posible, tampoco, pensar en adaptarlo entre nosotros, porque si á tal recurso apeláramos, la construcción de ferrocarriles no sería sino una buena intención, un ideal, un propósito; pero que jamás se convertiría en la realidad que es necesaria, para que surta sus efecto, para que estos países progresen y para que lleguen á ser, como entidades políticas, lo que inevitablemente tienen que ser con el curso del tiempo.

Hay, además, Excmo. señor, otra razón que aboga enérgicamente en contra de la adopción del recurso sugerido por su señoría el honorable señor Valcárcel: la ley cuyos objetos el Ejecutivo quiere llenar, dispone, de un modo explícito, que ha de ser materia de preferencia, aunque de preferencia condicional, el ferrocarril al Oriente; y si no se

acredita mediante la contratación de un empréstito, de la suma necesaria para construir todos los ferrocarriles, es evidente que cualesquiera que fueran los recursos de que se pudiera disponer, retardándose así el desarrollo de los departamentos, no podrían aplicarse en su integridad, sino á la construcción del ferrocarril al Oriente.

Militan, pues, muchas razones en contra de lo que su señoría propone. Y no es posible, Excmo. señor, dejar de construir los ferrocarriles, sólo por la consideración de que se puede aplicar al presupuesto sumas en él señaladas, para construir ferrocarriles; el propósito es sano, pero no procede; la idea no deja de ser buena, pero es inaplicable.

Yo no recuerdo, Excmo. señor, que su señoría el honorable señor Valcárcel haya hecho uso de otros argumentos en cuanto al fondo asunto que se discute; si alguno hubiera omitido, repito que no es intencionalmente; será efecto, única y exclusivamente, de la ligereza con que la fluidez de su palabra sólo me permitió tomar los datos referentes á su discurso. Su señoría concluyó éste en forma que todavía resuena en mí gratamente, como debe resonar en los oídos de la honorable Cámara, con puntos de carácter secundario, enteramente extraños al debate, y que él se encargó de calificar de personales. No creo, Excmo. señor, que en el seno de una Cámara se deben discutir asuntos personales; yo creo que ellos se deben debatir en otro terreno; pero como su señoría se ha referido, á par que á hechos, á actos que se rozan íntimamente también con el punto capital que se debate, yo voy, no obstante las ideas que acabo de expresar, á tratar someramente de unos y otros.

El señor Valcárcel (Interrumpiendo).—Antes de que trate en otro terreno, Excmo. señor, en el que quiera el señor Ministro; yo debía contestarle argumentos que oí en el seno de la honorable Cámara, y los he contestado; y en cualquier otro terreno que me llame su señoría ahí me encontrará (Aplausos y bravos).

El señor Ministro de Hacienda (Continuando).—Repito, Excmo. señor, que estos son asuntos que no se deben tratar en el seno de la honorable Cámara; el honorable señor Valcárcel lo acaba de declarar; su

señoría se ha **guardado**, según su propia expresión, durante tanto tiempo, esa clase de asuntos; si hubiera tenido su señoría ideas semejantes á las mías, los habría dilucidado en otra forma; de manera que la declaración que acaba de hacer tampoco procede, por tardía (Aplausos y bravos).

He dicho, excmo. señor, que de unos y otros voy á ocuparme: y como no es del caso detenerse por consideraciones de poca monta, voy á seguir en el mismo orden ideológico en que SSa. nos los ha presentado.

Dijo SSa., sin que yo acierte á explicarme porque ha dado á ese punto el colorido de personal, q' el contrato cancelatorio de la deuda externa no representa á su juicio obligaciones de carácter correlativo entre las 80 mil libras que el estado se obligó á pagar á la Peruvian Corporation y los 160 kilómetros que esta compañía debía construir, según ese contrato, no veo, repito, q' vínculo puede establecerse entre este contrato y un asunto de carácter personal.

SSa. en el curso de su disertación, impugnando el empréstito en la legislatura pasada, nos dijo que las obligaciones que asumía el estado, según el contrato de empréstito, eran enormes, y yo, estableciendo paralelo entre las obligaciones de ese contrato q' importan 210,000 libras, en cambio de mil y pico de kilómetros que son los que se van á construir, dije que era raro que SSa. hubiera sido partidario de construir ferrocarriles cuando ellos imponían en cambio de 160 kilómetros una obligación de 80.000 libras y no lo fuera ahora cuando en cambio de mil kilómetros sólo hay la obligación de 210,000 libras anuales. Eso es un hecho; y á ese hecho me voy á concretar.

Ayer el H. señor Valcárcel, al tratar de este asunto, con la lucidez que él acostumbra, no pudo dejar de hacerme recordar vivamente la actitud que el representante de la Peruvian Corporation asumió al discutir esos asuntos en las últimas conferencias que hemos celebrado. Nos hizo SSa. una interpretación del contrato semejante á la del representante de la Peruvian Corporation, pues este no establecía la correlación que debe haber entre las 80.000 libras y los 160 kilómetros. La interpretación del gobierno no es esa.

Yo no reconozco, Excmo. señor, que, mediante ese contrato, se releva al estado de enormes obligaciones; pero no creo, como SSa. el honorable señor Valcárcel parece creer, que la Peruvian Corporation no estaba obligada á construir los 160 kilómetros por que no había recibido en su oportunidad las 80,000 libras q' respecto de los 160 kilómetros, es una obligación desproporcionada en contra del estado y es evidente que así es, porque si se admite que los 160 kilómetros costarán lo que nos ha costado á nosotros los primeros que se han hecho entre Sicuaní y el Cuzco, es claro q' llegamos á la conclusión de que esa obligación representa una carga demasiado pesada para el estado.

Efectivamente, 80.000 libras representan el cinco por ciento de 1.600.000 libras; luego la construcción de 160 kilómetros, al amparo de esta obligación, impone al estado una carga enorme; es decir, el cinco por ciento de 1.600.000 lo que que equivale á reconocer tácitamente que esos 160 kilómetros deben costar 10.000 libras por kilómetro.

La primera sección construida por por el gobierno entre Sicuaní y el Cuzco se ha hecho por una suma de 2.300 libras por kilómetro; luego las 10.000 libras representarían una suma abrumadora é injustificada.

En esto, como se ve, no hay nada de personal ni tiene por qué personalizarse; es un hecho que se analiza y se analiza con perfecto derecho; de ese análisis resulta que el gobierno asume la obligación de pagar 80.000 libras por 160 kilómetros, y descomponiendo esa obligación se deduce que ella representa 1.600.000 libras. ¿Se podía aceptar que esta no es una obligación exagerada? ¿Se podía desconocer que ella no estaba en relación con el bien que iba á reportar á la república de la construcción de 160 kilómetros. Nó, excmo. señor, negar eso es negar la luz del día.!!

Lo mismo debe decirse, excmo., señor, con igual criterio debe descomponerse aquella otra obligación que por fortuna no ha surtido sus efectos; me refiero á la cláusula que acordó á la Peruvian Corporation el derecho de extraer hasta 3.000.000 de toneladas de huano en el evento q' esta compañía, mal administrada construyera el ferrocarril de Santa Rosa al Cuzco ó sea una obra que hoy y entonces se habría podido

construir con 500.000 libras. como máximo.

Vamos á hacer la descomposición de esta obligación; vamos á ver qué es lo que representa 1.000.000 de toneladas de huano; vamos á ver qué es lo que significa la construcción de ese ferrocarril, y veamos, después de establecer la relación entre una obligación y otra, si hay paridad, si hay equidad ó punto de comparación siquiera.—Por esa cláusula del contrato que no recuerdo si es la 21 ó 22 el gobierno otorgaba á la Peruvian Corporation el derecho de extraer hasta 3.000.000 de toneladas de huano, en el caso de que, dentro de un cierto plazo, se acreditara la existencia de ellas y se construyera el ferrocarril de Santa Rosa al Cuzco.

De Santa Rosa á Sicuani, que es lo que ha construido la Peruvian Corporation, hay, si mal no recuerdo, 70 kilómetros. Lo que podían haber costado estos 70 kilómetros, admitiendo que se haya hecho una administración muy poco económica, no pudo haber excedido, por ningún motivo, de 200.000 libras.

El ferrocarril de Sicuani al Cuzco, cuyo presupuesto ha hecho el gobierno y cuya construcción se ha empezado á realizar, no debe costar, en el peor de los casos, más de 450.000 libras. Luego, admitiendo, hipotéticamente, que los 70 kilómetros hayan importado 200.000 libras y que el ferrocarril de Sicuani al Cuzco importe 450.000, tenemos que esa obra ha debido importar 550.000 libras.

Veamos ahora, á fin de poder establecer el paralelo, cuánto importa un millón de toneladas de guano, prescindiendo de consideraciones enteramente extrañas al contrato mismo, pero que se han debido tener muy presentes por que ellas afectan el bienestar nacional.

La concesión otorgada á la Peruvian Corporation, á virtud de esa cláusula, no representa entonces, ni ahora, menos de dos millones 500.000 libras; de manera, pues, q' si por un lado tenemos la obligación de construir obras por valor de 500 mil libras, y por otro tenemos la obligación de dar una sustancia que vale dos millones quinientas mil libras, es un hecho que no se puede controvertir, que no se puede en forma alguna poner en tela de duda, que eso

representa para el estado una carga de casi dos millones de libras esterlinas. Quien, á la luz de estos hechos, á la luz de estas consecuencias, se forme criterio de las cosas, no puede dejar de llegar á la conclusión de que una representa un enorme gravamen, y que ese gravamen, indudablemente, no estaba justificado por el beneficio que se recibía. Esto es lo que significa la cláusula aquella, sin entrar, porque no es esta la oportunidad de hacerlo, en otras consideraciones que tienen, sin embargo, para el estado importancia capital y que hemos de desear todos que á la larga se tomen en cuenta y surtan sus efectos en los futuros arreglos con la Peruvian Corporation.

He oído, en el seno de esta misma cámara, más de una vez, clamar contra el derecho que se otorga á la Peruvian Corporation de sacar guano con el cual se fecunden nuestros campos; yo he participado por entero de ese clamor y he tratado, en las diversas gestiones que se han hecho para arreglar los asuntos pendientes con la Peruvian Corporation, de defender á nuestros agricultores de ese perjuicio; creo, exemo. señor, que, no obstante de no haber tenido ventura hasta ahora en la solución de esa dificultad, la fuerza misma de las cosas la waponará en forma satisfactoria para todos.

Ha quedado, exemo. señor, demostrado que el gobierno ha estado autorizado para contratar un empréstito, no solo de dos millones quinientas mil libras, sino de una suma mayor, y que la única taxativa que la ley le ha impuesto ha sido la que resulta de la renta proveniente del impuesto al tabaco, que hoy importa menos de 200 mil libras.

También ha quedado demostrado, que los datos de que se ha servido S.Sa. el H. señor Valcárcel para calcular aproximadamente siquiera el costo del ferrocarril al Oriente, adolecen de error capital, de un error que representa más del 40 por ciento en la distancia y en el costo; y que, por consiguiente, las conclusiones que de ellos deriva tienen que ser forzosamente erróneas.

Creo, asimismo, haber demostrado, exemo. señor, no solo la practicabilidad del ferrocarril al Oriente sino también la productividad de él, aunque ésto, por lo pronto, no sea tan

gible mediante la comparación de sus gastos y productos.

Creo haber manifestado, también, que no es posible hacer la construcción de todas las obras en proyecto con los fondos provenientes del presupuesto general; y por último excmo. señor, que; tanto la obligación de pagar 80.000 libras anuales á la Peruvian Corporation en cambio de 160 kilómetros de ferrocarril; como lo que hubiera resultado de cumplir la cláusula que daba á la Peruvian Corporation el derecho de sacar 3.000.000 de toneladas de guano, eran completamente onerosas para el estado.

Esto es todo lo que en el curso del debate se ha expuesto. Lo demás no se debe tener en cuenta por ser enteramente extraño al mismo. (Aplausos).

El señor **Valcárcel**.—Pido la palabra.

El señor **Presidente**.—El H. señor Valcárcel tiene la palabra.

—El señor **Valcárcel** (en la tribuna).—Excmo. señor: Juzgué que no tendría necesidad de volver á ocupar esta tribuna, dado el fin que me propuse al haberla ocupado el día de ayer; pues de manera clara y perfectamente comprensible declararé que sólo me proponía demostrar que las principales afirmaciones concretas que hice en la pasada ocasión, quedaban en pie y robustecidas por hechos y documentos que con posterioridad habían emanado del Poder Ejecutivo; y levantar ciertos argumentos *ad hominem* que aquí se habían formulado.

Celebro que se haya dado una respuesta precisa á los puntos que traté el día de ayer, porque así puedo demostrar ahora, por vía de rectificación, que no soy yo quien incurro en errores, sino el señor Ministro de Hacienda.

El primer punto que ha tratado su señoría ha sido este: Con arreglo á la ley de marzo de 1904, dice, el Poder Ejecutivo no sólo se encontraba facultado para emitir dos millones quinientas mil libras esterlinas, sino que ha podido contratar un empréstito por cinco millones de libras ó más.

Si se estudia la ley, aun cuando no sea con criterio de jurista, sino sencillamente con la interpretación lógica de las ideas y gramatical de las frases, se llega á este resultado: ha querido el legislador que se cons-

truyan determinados ferrocarriles; y para la consecución de ese fin ha indicado cinco medios, á saber: concesión del usufructo con determinadas garantías, propiedad perpetua de las líneas á favor del constructor, contrato de construcción y construcción de las obras por administración; siendo el quinto, al que ha hecho referencia el señor Ministro, el que dispone que el Gobierno promueva la formación de una compañía que construya y explote las líneas férreas. Este último medio pretende equipararlo su señoría á la autorización para emitir ó contratar un empréstito.

Si la ley, para la realización de esas obras públicas, ha enumerado cinco medios, es evidente que todos aquellos que no se hallan comprendidos en dicha enumeración, están de una manera tácita completamente excluidos.

Que el artículo que habla de formación de una compañía no puede tomarse como autorización al Gobierno para contratar empréstitos, es una verdad incontrovertible. Según el precepto constitucional, esa autorización tiene que ser de carácter previo y expreso; no pudiendo suplirse bajo ninguna otra forma. Y como la ley ha dicho que se formará una compañía; y que después de invertido el 50 por ciento de su capital en las obras públicas, sólo con posterioridad á dicha inversión podrá emitir ella obligaciones al portador, con tales y cuales garantías; está fuera de toda duda que es la sociedad ó compañía la que emitirá esos papeles de crédito, no es el Estado. Por consiguiente, el medio legal que dá existencia á la formación de una compañía para que construya y explote los ferrocarriles, no puede tomarse como la autorización directa que la Constitución requiere para emitir un empréstito. (Aplausos). El Poder Ejecutivo no ha estado, pues, ni está, hasta este momento, autorizado para emitir ni un centavo, destinado á construcción de ferrocarriles, en la forma de empréstito.

Y si el objeto del Gobierno ha sido, como insinuaba el señor Ministro, compartir con el Congreso la responsabilidad y las glorias de las obras públicas, al enviarnos por segunda vez este asunto, es decir, que encontrándose de antemano debidamente facultado para celebrar el

contrato de empréstito, nos lo envía con ese doble objeto; declino por mi parte la honra y rehusó la participación en tal responsabilidad. Cuando la Constitución ha prescrito que cada uno de los poderes del Estado gire dentro de la órbita de sus atribuciones, no podemos admitir semejante obsequio: el Congreso ejerce las suyas en su esfera de acción: el Poder Ejecutivo en la que le corresponde. Si esto se halla autorizado, que haga el contrato. (Aplausos). Y si no lo está, como lo prueba el hecho de venir á solicitar la autorización, es inconducente, Excmo. señor, que se repita una y otra vez que si se encuentra facultado. (Aplausos.)

Sin esfuerzos de interpretación, ó procedimientos de una hermenéutica indescifrable, es preferible que con toda llaneza y de la manera más franca, se declare que cuando la ley en los cinco medios únicos que contiene, no ha comprendido el empréstito, ella no ha dado la autorización constitucional para emitirlo ó contratarlo.

Creo que esto es suficiente, tratándose de la autorización ó de la parte legal. Vamos á ocuparnos ahora de los cálculos. Asevera el señor Ministro de Hacienda que he incurrido en el error sustancial de incluir los 230 kilómetros del desarrollo de la línea, entre los sumandos que forman la total extensión del ferrocarril de la Oroya al Ucayali; y que, por consiguiente, deduciendo esta cantidad de los 735 á que llega la longitud de este ferrocarril, lejos de que resulte un déficit de 633.000 libras del monto total del empréstito ó sea de su producto neto, hay un sobrante de 52.000; y que basta este hecho para manifestar lo errados que son mis cálculos, que caen por su base. El error no es mío, Excmo. señor, porque esos sumandos son la fiel expresión de la verdad, están aquí en el plano del reconocimiento de la zona del Perené al Ucayali practicado por el ingeniero Cipriani. Aparece que desde el punto donde se encuentra la confluencia del río Cuatsiriqui con el Perené, donde se marca cero, hasta el punto que se encuentra al norte de Cumaria, dice 255 kilómetros: he tomado ese sumando. Esta es una de las líneas proyectadas: otra recorriendo diverso trayecto, y por consiguiente con mayor ó menor lon-

gitud, llega á reunirse con la primera en determinado punto; y existe marcada una tercera línea que avanza hasta cerca de Iparia.

No es posible concebir que estas tres líneas que han sido estudiadas, y á las que se contrae el informe, tengan una longitud matemáticamente igual, atravesando distancias mayores ó menores, y con accidentes y alturas más numerosas, sin duda, en alguna de las líneas que en las otras dos, porque este sería un imposible físico. Por otra parte, ninguna de esas tres líneas representa trazo de ferrocarril, sino que siguiendo las instrucciones, como lo dice la Comisión, se han tomado esas distancias, al paso, y se ha calculado tal número de kilómetros.

Desde la Oroya, ó del punto comprendido entre el kilómetro 25 y el 26 de dicho ferrocarril hacia el Cerro de Pasco, hasta la confluencia del río Paucartambo con el Chanchamayo, ó sea el punto denominado puerto Wertheman, hay 180 kilómetros, números redondos. Como de allí al punto de partida en cero (confluencia del Cuatsirique con el Perené) á que me he referido, no habría ferrocarril, quedando una solución de continuidad, para salvarla he comprendido esos 70 kilómetros. Los 230 restantes son los del desarrollo.

¿Qué significa ahora este desarrollo? Por informes que he recibido de personas competentes en la materia, el desarrollo es la mayor longitud que para ejecutar el ferrocarril se necesita, á fin de ganar las alturas, descender en seguida, volver después á los llanos, etc. Es muy fácil para un individuo transmontar un cerro, subiendo desde su base á la cumbre y bajando por otro lado á la llanura; pero esto no puede hacerlo la locomotora ó el tren, que tiene que describir una especie de espiral para tomar la altura, lo que aumenta considerablemente la distancia; y cuando del llano ha de descender á los valles, tampoco puede hacerlo verticalmente, sino que tiene que buscar gradientes suaves, describiendo curvas y alargando el trayecto; ese es el desarrollo. Por eso es que en estas distancias, que tengo á la vista en el plano, indicadas por la comisión y tomadas al paso, no han podido considerarse las correspondientes al desarrollo; las que resultarán cuando se haga el es-

tudio definitivo y las rectificaciones, al tiempo de efectuar los trazos, perfiles y planos. Es entonces cuando habrá que agregar el sumando de los 230 kilómetros q' por ahora no es posible incluir, como desarrollo, en ninguna de las tres líneas dibujadas. Y estoy seguro de que no debe ser ingeniero quien sostenga que en estas distancias calculadas á mérito del simple reconocimiento, están comprendidos dichos 230 kilómetros de desarrollo. Por tal motivo, el señor Cipriani y las personas que lo acompañaron en la comisión consideran, separadamente, ese desarrollo, en la conclusión 4a. de su informe.

El señor **Ministro de Fomento.**—(Interrumpiendo).—En el informe del señor Cipriani se considera esa línea no con el carácter de definitiva, sino como una de las rutas que, de distinto punto, se pueden seguir. De ahí viene el error; no es línea definitiva; la línea por el Unini es una ruta, y la del Shahuaya es otra; así es que de ninguna manera se puede considerar ninguna de las dos como absoluta.

El señor **Valcárcel** (continuando).—Mucho agradezco, Excmo. señor, la aclaración del señor Ministro de Fomento, porque viene en apoyo de mis cálculos. Voy á acceder á los deseos de su señoría para hacer ver que estamos en perfecto acuerdo.

A ninguna de las tres líneas dibujadas en este plano (examinándolo) le doy el carácter de desarrollo. La comisión lo que dice en su informe es que, después de haberse dividido, una parte de su personal estudio el trayecto **A.** y la otra el trayecto **B.**, marcando además la línea de las cumbres que divisaron á corta distancia, y que un trayecto por allí también será probablemente practicable. Hay, pues, dibujadas, tres líneas, una más perceptible, más roja, que sin duda ha merecido mayor atención que las otras dos, posibles ó probables; y una vez que se prefiere una de esas tres líneas, habrá que hacer los estudios definitivos y el trazo correspondiente, en cuya oportunidad vendrá á considerarse como parte integrante de la vía adoptada la mayor longitud que resulte del desarrollo. Es decir, que cualquiera que sea la que se prefiera de las tres líneas, con ella tiene que mezclarse y formar una especie de unidad de desarrollo, al trazar el

ferrocarril. Sumando la extensión de la línea, que se encuentra dibujada y los 230 kilómetros del desarrollo, se llegará al resultado que he obtenido, que aumentará algo más si la línea avanza al norte hasta llegar á Iparia. Parece que en esto estoy de acuerdo, con el señor Ministro de Fomento. Si ello es evidente, como no puede dejar de serlo, es claro que el costo que atribuía, no calculando hipotéticamente 3.000 libras por kilómetro, sino admitiendo, muy á mí pesar y en contra de mis opiniones, ese precio que fija el señor Cipriani para el ferrocarril de vía argosta, mi cálculo es exacto é inobjetable. No he partido, por lo tanto, de una hipótesis, al señalar el costo, sino del dato oficial que nos ha proporcionado el Gobierno.

Considerando así esos 735 kilómetros, á 3.000 libras cada uno; más el precio para los otros cuatro ferrocarriles, de la Oroya á Huancayo el uno, de Sicuaní al Cuzco el otro, de Ilo á Moquegua el tercero y de Yonán á la Magdalena la sección restante, y agregando 200000 libras, no para gastos imprevistos que nos los consideré, sino para el material rodante de las líneas de Huancayo y el Cuzco; se forma el total de 3.413.000 libras. Es de advertir que para el material rodante de los ferrocarriles mencionados he podido fijar 300.000 libras, aceptando el precio que indicó el H. señor Ráez; pero he preferido rebajarlo en 100 mil libras, á fin de que mis cálculos no se tachen de exagerados.

Comparado el costo total de las líneas férreas que acabo de indicar, con el producto neto del empréstito de tres millones de libras, resulta el déficit de 633.000 libras, que no habría con que llenar una vez agotado el producto del empréstito. De allí he llegado á esta conclusión: no bastan los fondos que se obtengan de esta operación de crédito para hacer todos los ferrocarriles; luego para terminarlos es necesario entrar en el camino de un nuevo empréstito de 6.330.000 soles.

Quedaron fuera de mis cálculos: el ramal de Palca á Tarma; la prolongación del ferrocarril al Ucayali en la sección 6a., ó sea desde el Shahuaya hasta Iparia, á fin de que llegue hasta un punto verdaderamente navegable en todo tiempo del año; y la partida que para esos

imprevistos debe haber no sólo en obras de ferrocarriles, sino hasta en la construcción ó compostura de una casa de propiedad particular, porque por bien que calcule el dueño ó arquitecto, al tiempo del desembolso vienen siempre los gastos adicionales ó complementarios. Como se vé, estas cantidades aumentarían considerablemente el costo de las obras.

Sostuve también que el ferrocarril al Oriente sería improductivo; y parece que en este punto he llegado á uniformar mis opiniones con las del señor Ministro de Hacienda; pues conviene su señoría en que es posible que ese ferrocarril al principio no produzca; pero que no sólo debe contemplársele con criterio comercial, comparando sus rendimientos y gastos, sino que el estadista, el hombre de Gobierno, el legislador, deben apreciar estas obras bajo otras fases de mayor amplitud y de más alcance, por sus ventajas de diversa naturaleza.

Precisamente, abundando en esta clase de consideraciones, declaré ayer que aún cuando fuese improductivo el ferrocarril al Oriente, persiguiendo esas ventajas de un orden superior, debería realizarse cuanto antes y dar á su ejecución la prioridad que por su naturaleza y por el artículo 2o. de la ley de 1904 le corresponde; pero cuidando de desvanecer la ilusión de que había de ser productivo; ilusión nacida de los datos suministrados por tres profesionales sobre las grandes riquezas de aquella zona que alimentarían el tráfico del ferrocarril. Ultimamente, como lo demostré ayer, en el folleto del señor Cipriani, se manifiesta que los elementos que habían de constituir objetos transportables, para dar carga al ferrocarril, son la ganadería que en el porvenir podría establecerse en el Gran Pajonal; los productos agrícolas, en especial el trigo que se exportaría de las provincias de Jaucha y Huancayo, previa irrigación, es decir, que no hay ni posibilidad de regar por ahora los terrenos, y ya fijamos precio á sus frutos; y los innumerables artículos que en la región del Ucayali se producirían, una vez que, á lo largo del ferrocarril, se establezca medio millón de inmigrantes. Con este motivo, hice palpable que estas son aspiraciones de futuro contingente, que se reali-

zarán ó no en un tiempo más ó menos lato; pero que no es posible considerar como hechos de actualidad, para cifrar en ellos la productibilidad del tráfico de ese ferrocarril.

Así es, pues, que queda perfectamente probado que será improductivo, comercialmente hablando, pero aunque lo sea, esto no debe arredrarnos ni detenernos en el propósito de llevar á cabo tan importante obra. Estimaba también que sería muy costosa su conservación; y este punto no ha sido contradicho.

En cuanto á que pueda llevarse á cabo esta obra con los fondos fiscales, es un hecho que lo percibo con una claridad tan plena que es imposible suscitarme dudas acerca de él. Que en la Gran Bretaña, en Francia, Bélgica y Alemania se lancen empréstitos para procurarse fondos y con ellos construir ferrocarriles en sus colonias, bien lo comprendo, Excmo. señor; y proceden así por dos razones: primera, porque sus presupuestos de gastos son ingentes, á causa de la paz armada que en aquellos países todo lo absorbe, con los grandes ejércitos privando á la producción de muchísimos brazos, con las formidables escuadras que representan ingentes millones improductivos, y con la renovación del material que se envejece y pasa de moda. La importancia de esas naciones, el grado que marcan en la escala de los estados, se cotiza, si me es permitido decirlo así, por el poder de su marina y por la fuerza de sus ejércitos; esos monstruos insaciables, esfinges de la vida moderna, son los que acaban con los recursos del tesoro. Y la segunda razón es, que no se trata de ferrocarriles en el territorio de esas naciones, sino en sus colonias, donde los construyen, no por mucho amor á ellas, sino para sacar de allí grandes elementos de vida para alimentar su comercio en provecho propio.

Si nuestra situación fuera, no diré idéntica, sino sencillamente análoga, la lógica me llevaría á opinar porque se hiciera una cosa semejante.

Pero el señor Ministro de Hacienda, comprendiendo que esta sería mi réplica, restringió su pensamiento y dijo que aún cuando nos apartáramos de aquellos grandes países, contemplemos lo que pasa en Boli-

via y el Ecuador. A este respecto, hay que tener presente que Bolivia ha recibido una fuerte suma de libras esterlinas que le ha servido para principiar sus ferrocarriles; y además es muy posible que el empréstito convenga á sus intereses y á su escasez fiscal; pues sus entradas son reducidísimas, porque no sino sus aduanas terrestres, la contribución indigenal y los derechos sobre los metales. Por consiguiente, tiene que apelar á aquel medio cuando quiere por la primera vez tener una red de ferrocarriles, porque el de Antofagasta no se ha construído con fondos bolivianos, y el ramal que tiene de Guaqui á La Paz es muy reducido.

En el Ecuador, presumo que sucede algo semejante; pero para mí no es esencial averiguar lo que ocurre en otros países. Si en una manzana hay tres familias, dos que tienen con que mandar á la plaza y una no, por cuanto la que carece de recursos ocurre á la casa de préstamo, pidiendo dinero sobre prenda, ¿la lógica nos hará decir que las otras que tienen moneda en caja, deben también apelar al pretamista para mandar á la plaza? (Bravos y aplausos). Se presta el que no tiene; pero el que cuenta con recursos, no ha de menester dinero prestado.

Las necesidades del Estado, sus crecientes exigencias, nos dice el señor Ministro que absorben los ingresos fiscales; y en esta situación, no pudiendo desatender sus servicios, estando ya invertidos los fondos, no es posible pensar en hacer ferrocarriles con las rentas nacionales: sería un milagro; y sólo ocurriría en el Perú, porque no ha sucedido en otra parte.

Pues podríamos hacer este milagro; y á nadie conviene más que se haga que al Poder Ejecutivo. Cuando se aumentó la tasa de los impuestos, se dijo y se repitió que este aumento tenía que traducirse en obras públicas, en el mejoramiento del país. Esto ocurría cuando teníamos quince millones trescientos mil soles al año, y han subido á veintiseis millones. Si ahora le decimos á la Nación esos aumentos son para acrecentar los sueldos de los servidores que existían antes y para crear nuevos servicios con fuerte renta, es seguro que el Gobierno no recibirá aplausos; y, al contrario, se le dirá que no es ésta la aplicación

que ofreció dar á tales aumentos.

Pero si se dijera al país que continuamos viviendo, en la esfera fiscal, no con quince millones como hasta 1903, sino con veintiún millones, como expresé ayer, sobrando cinco para obras públicas; se quitaría todo pretexto á la censura, y se vería la lealtad con que se cumplen esos ofrecimientos, dando á los nuevos aumentos la verdadera inversión que se hizo entrever á los pueblos.

Por otra parte, si esa cantidad sumada en seis años, que son los que demandará la construcción del ferrocarril al Oriente, da un total mayor que el que produzca el empréstito de tres millones de libras, ¿qué dificultad habría para que realizemos ese milagro? Si los fondos existen en cantidad superior á los que hemos tenido en años anteriores, si no hay urgencia para aplicar en su totalidad el mayor ingreso al pago de sueldos, si ya dedicamos para este objeto seis millones más, y si el sobrante puede obtenerse y aplicarse á la construcción de ferrocarriles; ¿qué mal resultaría á la República si procediésemos así,

El último punto que ha tratado el señor Ministro ha sido el de las 80 mil libras del contrato cancelatorio de la deuda externa.

Descartada la faz personal, tratemos este asunto como una tesis. En dicho contrato figura la obligación de dar 80.000 libras, así como los tres millones de toneladas de guano. Su señoría opina que las 80 mil libras fueron una concesión en cambio de la construcción de 160 kilómetros de ferrocarril; y que un millón de toneladas de guano representaba otra concesión por prolongar el ferrocarril de Sicuaní hasta el Cuzco; y que por consiguiente, ambas obligaciones, comparadas con el fin que se perseguía, resultan onerosísimas para el Estado.

Creo haber demostrado, hasta la evidencia, el día de ayer, que no son las anualidades de 80.000 libras esterlinas el precio ó remuneración de los 160 kilómetros de ferrocarril, sino una de las exigencias de los tenedores de bonos para la cancelación de la deuda de 50 millones de libras esterlinas; y que, por lo tanto, aún cuando no hubiese figurado la cláusula concerniente á los 160 kilómetros, siempre habría sido de parte de ellos una exigencia, "sine

qua non'', la de las 80.000 libras. A este respecto hay que añadir que sólo á última hora se redujeron á 80 mil, porque primitivamente pidieron 200.000 libras; y al ver el rechazo general, limitaron su pretensión á las 80.000 libras mencionadas.

En cuanto á los tres millones de toneladas de guano, debo hacer constar aquí que, en votación nominal, estuve en contra de esa cláusula; porque tenía que suceder una de dos cosas: ó no existían los tres millones de toneladas en las cobaderas, como no existen, y en ese caso era más franco fijar la cantidad existente aunque menor, para evitar que se hagan cálculos imaginarios; ó si existían dichos tres millones de toneladas, la concesión de ellas la reputaba excesiva. Fundado en uno y otro extremo de esta alternativa, voté en contra. Acé es que no vengo á sostener acto personal, sino á manifestar que la concesión del guano, la de las 80.000 mil libras y la del usufructo de los ferrocarriles, fueron tres concesiones conjuntas, hechas á los tenedores de bonos, en cambio de las que ellos hacían, siendo la principal la cancelación absoluta de nuestra deuda externa.

Debo exponer, para concluir, que si hoy se considera que la autorización para el empréstito debe otorgarse; que es necesaria, porque es de todo punto imposible, ni por milagro, hacer los ferrocarriles con fondos propios; y si son evidentes las ventajas del empréstito sobre la construcción con recursos del tesoro; son cuestiones que resolverá el Congreso en su sabiduría. Pero yo insisto en sostener que mis primeras afirmaciones se encuentran en pie, y que las objeciones contra ellas dirigidas por el señor Ministro de Hacienda no han logrado herirlas ni desvirtuarlas; y como subsisten las premisas, sostengo sus consecuencias. (Prolongados aplausos.)

El señor **Ministro de Fomento**.—Excmo. señor. Simplemente me voy á limitar á hacer una rectificación, que es oportuna. He de demostrar cuando tenga ocasión de terciar en el debate, que las exploraciones, los reconocimientos y los estudios verificados hasta la actualidad son ya bastantes para apreciar con aproximación el costo del ferrocarril central al oriente que pasando por el Perené termina en uno de los pun-

tos navegables en toda época del año en el río Ucayali, como lo requiere la ley respectiva. Por el instante me voy á limitar á rectificar el punto en que me tomé la libertad de interrumpir al H. señor Valcárcel. No debo, pues, referirme por el momento. . . .

(La barra hace manifestaciones).

El señor **Presidente**.—Permítame su señoría. Prevengo á los concurrentes de la barra se sirvan guardar compostura, moderación y respeto.

El señor **Ministro de Fomento**.—Continuando).—Hasta el punto llamado Anchique ó río Antes, la ruta es una línea común de que se ocupa el señor Cipriani, y de ahí toma dos diversas vías, que si fueran á converger á un mismo punto, sería explicable lo que ha dicho el H. señor Valcárcel; pero esas dos distintas vías van á salir á distintos lugares, del Ucayali, como si se dijera: para salir de Lima al Pacífico se puede ir ó por la línea de Chorrillos ó por la del Callao; y sería un error tomar como sumandos, de una de las líneas la extensión que comprende la otra (aplausos). Esta es la idea.—Se toma una línea del Anchique por el Unini al Sahuaya, que desemboca en el Ucayali; se toma otra línea, que desemboca por Iparia, también en el Ucayali.

Son, pues, dos líneas distintas, y una de ellas no puede considerarse en la otra.

El trazo principal de la línea general es el siguiente: Desde un punto de la línea de la Oroya al Cerro de Pasco hasta Puerto Werthem 171, de Wetherman al río Carasiniqui 80; de aquí á Sumbisidoni 55, de este punto á Penitinganerone 60; de aquí á las cabeceras del Sahuaya también 60 y de este lugar á Iparia, que desemboca en el Ucayali, 70 kilómetros.

Si alguno de los honorables señores representantes se hubiera tomado la molestia de anotar estas diversas secciones que he enumerado y las sumase, vería que su total es de 496 kilómetros que es la extensión del trazo; pero el H. señor Valcárcel ha agregado los 200 y más kilómetros de la línea de la otra vía, le resultaron los 700 y tantos kilómetros á que se ha referido mi respetable amigo el H. señor Valcárcel. Es lo que tengo que rectificar de momento.

El señor **Ministro de Hacienda.**—
pido la palabra.

El señor **Presidente.**—El H. señor
Ministro de Hacienda tiene la pala-
bra.

El señor **Ministro de Hacienda.**—
Excmo. señor: No hay duda que de
la discusión nace la luz, y que una
vez proyectada esta, hasta los crite-
rios que en más abierta oposición se
encuentran, llegan, sino á un acuer-
do definitivo, por lo menos á un a-
cuerdo parcial. Tal sucede con su se-
ñoría el honorable señor Valcárcel y
con sus ideas, no obstante de ser dia-
metralmente opuestas á las que pro-
fesa el Poder Ejecutivo en el asunto
que se debate. Resulta de la rectifica-
ción que acaba de hacer, que ya está
de acuerdo con él, sobre dos puntos
de carácter capital: el relativo á la
productibilidad del ferrocarril y el
relativo á la concesión que se otor-
gue á la Peruvian Corporation. Se-
gún resulta ahora, él estuvo en con-
tra del millón de toneladas de guano,
llegado el caso de que ella construya
el ferrocarril de Santa Rosa al Cuzco.
¿Quién sabe sí, delucidando más los
otros puntos en que, al parecer, es-
tamos aún en desacuerdo, llegamos,
no al acuerdo parcial de que hago
referencia, sino á un acuerdo defini-
tivo y completo!

Sobre el primer punto que tra-
ta de la legalidad ó ilegalidad con q'
el Poder Ejecutivo ha procedido al
celebrar el contrato de empréstito
con distintas entidades financieras
de Europa, parece difícil q' nos poda-
mos poner de acuerdo, porque, tra-
tándose de un lego en materia legal
como el que habla, y un jurisconsulto
como su señoría, repito, es muy di-
fícil por lo menos. Sin embargo como
la interpretación de una ley cae bajo
el criterio hasta del más vulgar, es
muy posible que, descomponiendo los
artículos y dándoles la aplicación
que deben tener, lleguemos á un a-
cuerdo ó inteligencia sobre el alcan-
ce de cada uno de ellos.

El honorable señor Valcárcel nos
ha dicho, con esa facilidad de dicción
que tanto le distingue, que no es po-
sible que se interprete la ley sino en
la forma en que él la interpreta, y q'
no habiendo estado autorizado el
Gobierno para hacer emisión de bo-
nos directamente, es claro que al cele-
brar el contrato que le imponía esa
obligación, ha ultrapasado sus facul-
tades y derechos. Si no he percibido
mal el alcance de su argumento, á
esto queda reducido. Pero yo creo,

Excmo. señor, que entre asumir una
obligación directa ó asumir una
obligación indirecta no hay sino una
diferencia casi inapreciable.

Entre las diversas expectativas
que comprende la ley, hay una que
faculta al Gobierno para construir
una compañía nacional con un capi-
tal relativamente insignificante, el
que, una vez invertido en parte, per-
mitirá á esta institución emitir accio-
nes por el valor íntegro de los presu-
puestos de las obras cuyo servicio
estaba garantizado por el Estado.
¿Significa esto, Excmo. señor, que el
Estado no estaba obligado á cumplir
con esa obligación y que los bonos
que emitiera la sociedad no tenían
ínvita y hasta de una manera ex-
presa casi la responsabilidad del Es-
tado? Por mucho que se quiera for-
zar el criterio no se puede dejar de
desconocer que esta obligación era
tan efectiva, tan eficaz en contra del
Estado como lo hubiera sido en el
caso de emitir directamente el bono
ó la obligación que la sustentaba.
¿Qué significa aceptar una renta?
Es privarnos de la libre disposición
de ella, y á aquel á quien se le otorga
en virtud de un estipulación cual-
quiera, se le dá el derecho de perse-
guirla, como se persigue la hipoteca,
y de tomar posesión de ella donde se
encuentre. Yo sostengo y seguiré
sosteniendo, y conmigo muchos ju-
risconsultos, como su señoría, que la
ley de marzo de 1904 autorizaba al
Gobierno para contratar un emprésti-
to y que no tenía más taxativa que
la determinada por el monto de la
renta con que se garantizaba. Eso
es lo único que impedía al Gobierno
celebrar un contrato de empréstito
por más de Lp. 2.500,000; pero es
indudable que de esta naturaleza es
el contrato á que se refiere el artícu-
lo 2o. de la ley de marzo de 1904
por una suma no de dos millones qui-
nientas mil libras, ni de tres, ni de
cuatro, sino por una suma cuyo ser-
vicio estuviera garantizado por el
importe de renta proveniente del
impuesto al consumo del tabaco, que
hoy por hoy importa al rededor de
doscientas mil libras anuales.

Por lo demás, deploraría sí, exce-
lentísimo señor, que su señoría no
obstante de que deriva la posibili-
dad de que sobre el Poder Ejecutivo
caiga, sino glorias, por lo menos un
voto de gracias de la nación, se ab-
tenga de participar de él. El Ejecu-
tivo se habría sentido muy honrado
con que el H. señor Valcárcel qui-

siera participar de la responsabilidad que se deriva de una operación de tanta entidad como ésta. El hecho de que su señoría la rehuya no le impide, sin embargo, en el caso de que las obras se construyan al amparo de este empréstito, de participar de esos mismos beneficios; ellos alcanzarán no sólo á los miembros de la representación nacional que voten en favor del contrato de empréstito, sino á la nación entera y como su señoría es miembro conspicuo de ella, quiera ó no quiera, participará de esas glorias y beneficios. (Aplausos.)

Parece que mi honorable compañero el señor Ministro de Fomento ha demostrado en forma casi tangible que la longitud del ferrocarril al Oriente no es, como su señoría el honorable señor Valcárcel obsesionado por un error profundo ha sostenido, de 735 kilómetros sino de 496; y que aplicando á esta longitud el importe por kilómetro, de tres mil libras, según cálculo que su señoría hizo, el neto producto del empréstito no sólo basta para la construcción del ferrocarril oriental sino para todos los ferrocarriles que contempla la ley de marzo de 1904.

No me referí, como su señoría lo ha advertido, á lo que demandaría la conservación del ferrocarril al Oriente y no lo he hecho de manera consciente, porque me parece que ese es punto de carácter muy secundario; admitida la practicabilidad del ferrocarril, la capacidad financiera del Perú para construirlo, y la productibilidad de él, directa ó indirecta, difusa ó no, como su señoría ya lo reconoce, los gastos de conservación no constituyen sino un punto de carácter verdaderamente insignificante. Nadie hace una obra, ni invierte en ella un capital, grande ó pequeño, para dejarla, debido á su negligencia, perder ó deteriorar por lo menos. Rehuir la obligación de conservar un grueso capital como el que representaría el ferrocarril al Oriente, aunque fuera menos cuantioso, sería rehuir una obligación de carácter imperativo. El Gobierno está, pues, obligado en el caso que esa obra se realice, á conservarla á todo evento, porque representaría no sólo la unidad nacional y aportaría al grande y rico territorio que constituye esa región, civilización y la explotación remunerativa, sino también el medio de defender eficazmente nuestro Oriente. A nadie se le

ocurriría hoy, Excmo. señor, exigir que fuera remunerativa, bajo el punto de vista comercial, la adquisición de elementos q' se necesitan para la conservación de la integridad nacional; los buques de guerra, esa plaga á que su señoría se ha referido, constituyen sin embargo, mirando el asunto no bajo el punto de vista de la contabilidad, sino con la mirada del estadista, inversión muy remunerativa: aleja la posibilidad de gastos enormes y de trastornos que perturben la marcha del país, y esto se traduce siempre en sumas también enormes. (Aplausos.)

Esos gastos cuantiosos, Excmo. señor, á q' su señoría se ha referido, los estadistas los miran como remunerativo; y pobre de aquellos países cuyos hombres no los mirasen bajo ese aspecto, porque entonces sucedería lo que en otros cuyos hombres de Estado no tienen igual criterio. Nosotros debemos inspirarnos, excellentísimo señor, en esos ideales; mirar lo que hay en el fondo de estas obras; ver lo que ellas constituirán para la nación más tarde; y, apreciando las expectativas que nos ofrecen, debemos acometerlas con precisión, con energía inquebrantable y con la fe que es menester para asegurar su más completo éxito.

Su señoría se ha equivocado al presentar como causa de las obras que ha acometido el gobierno de Bolivia simplemente la percepción de una suma relativamente insignificante. No, Excmo. señor; el gobierno de Bolivia, con clara visión de lo que estos países han de ser más tarde, sacrifica incidentalmente un puñado de oro que ha recibido mediante un tratado internacional con el Brasil y lo invierte en ferrocarriles; pero no reduce la inversión á esos fondos, quiere contribuir con una suma mayor: si recibe como dos, da como seis, y mediante estos 6 es que va á construir ferrocarriles de cuya explotación resultará el engrandecimiento del país.

Nosotros no debemos quedarnos atrás, no debemos prescindir de la sana enseñanza q' senos está presentando á nuestros ojos día á día, cuyos efectos estamos casi percibiendo, y cuya desentendencia representaría en el porvenir para el Perú, tal vez, censuras, vejámenes y pérdidas de carácter enorme.

De los tres vecinos que tranquilamente viven en una manzana (risas) y que uno de ellos tiene más recursos

que los otros, no debemos, Excmo. señor, sacar sino esta enseñanza: que cuando los dineros que se tienen hoy no se invierten bien, la posición relativamente holgada se puede trastornar, y que lo que fué hoy comodidad y bienestar, mañana puede ser miseria y lágrimas. (Aplausos prolongados y bravos). Invirtamos, pues, el fruto de nuestros esfuerzos, porque fruto común es haber restaurado el crédito del país hasta el punto de que nos es hoy posible levantar un empréstito de tres millones de libras esterlinas; démosle la inversión remunerativa que, como estadistas, debemos darle á ese capital; y cuando percibimos sus frutos, no de una manera mercantil; pero si en otra forma cuyos beneficios no quiero presentar porque están al alcance de todos, nos congratularemos íntimamente de haber sido previsores, de haber sacrificado en aras del porvenir las mezquindades del presente. (Aplausos).

No titubeo, Excmo. señor, en declarar que los tres millones del presente, cuya contratación tanto preocupa, no serán en el futuro sino una verdadera mezquindad. Cuando, al amparo de esa inversión y de otras que han de venir inevitablemente, el Perú se desarrolle, como debe desarrollarse, y las fuentes de riquezas que providencialmente tenemos, se exploten en toda su magnitud, tres millones de libras los miraremos con el deprecio con que miramos hoy 300 mil soles. Para los países sumas de este modo no significan nada: lo que les importa es que se apliquen bien, porque la aplicación ordenada, remunerativa, inteligente y previsora de los dineros de un país cuyo porvenir está todavía por verse, es en realidad el medio para que se reproduzcan con pasmosa fecundidad.

Cuando vemos, Excmo. señor, naciones surgidas con posterioridad á la nuestra: cuando vemos que esas nacionalidades que antes eran motivo de befa, hoy se sobreponen á la nuestra, representando verdaderas entidades en la marcha del mundo, y contemplamos la situación en que hemos vivido, el espíritu siempre temeroso, siempre estéril con que hemos detenido el desarrollo del país, tenemos que convenir en que hemos vivido en el error, y que si anhelamos lo grande para el porvenir del Perú, es menester que esas ideas se abandonen tomándolas por otras, en cuya aplicación se encuen-

tre el bienestar que todos deseamos. (Aplausos).

Nos dice el honorable señor Valcárcel, en corroboración de su aserto, que se pueden construir los ferrocarriles con sumas sacadas del presupuesto de la república ó sea con las entradas fiscales de cada día; y que exigiendo la ejecución del ferrocarril al oriente seis años, y pudiendo distraer del presupuesto cinco millones al año, dentro de seis años nuestro anhelo sería un hecho.

Pero se ha olvidado su señoría que no sólo nos toca defender, desarrollar y expandir la riqueza del oriente, sino también la de los otros departamentos, y para que esto sea un hecho, es menester construir esos ferrocarriles. Si con la celebración del empréstito llega á obtenerse lo que todos deseamos; si al amparo de él hemos de ejecutar inmediatamente los ferrocarriles de Sicuani al Cuzco y los otros que enumera la ley de 1904, el desarrollo de esos departamentos no se obtendría dentro de los seis años, como sucedería con el ferrocarril al Oriente, sino dentro de un año y medio, que es lo que tardaría su ejecución, y de esta manera conseguiremos una fuente de recursos que necesitamos para el porvenir.

Por eso se impone el empréstito, por eso es menester que se reúnan inmediatamente los fondos que esas obras demandan, y por eso es que la ejecución de ellas se debe iniciar dentro del más breve plazo. Si nos sujetáramos á lo que propone su señoría, si persiguiéramos ese milagro, que sólo como tal se puede reputar, el construir obras de este aliento con fondos del presupuesto, indudablemente que nos daríamos el gusto de halagar á la minoría, pero es menester que nos persuadamos: no sólo no podemos alcanzar esto de nuestras economías, sino que es posible que por otras circunstancias que pudieran sobrevenir, ellas impidieran la ejecución de los ferrocarriles por muchos años.

Es posible, Excmo. señor, que las 80 mil libras se hayan dado con el espíritu de que ha hecho mérito su señoría el honorable señor Valcárcel; pero, leyendo el contrato cuya redacción es por demás oscura y ocasionada á interpretaciones dudosas, y difíciles, se vé claramente que la concesión de las 80 mil libras responde á la obligación impuesta á la Peruvian Corporation, de construir

160 kilómetros y que, no habiéndose realizado esta, no se deben pagar aquellas. Esto es lo que ha sostenido el gobierno y esto es lo que sostendrá siempre. En cuanto al costo, resulta enorme, porque las 80 mil libras representa el servicio de un millón seiscientas mil libras al cinco por ciento al año y esto no habría costado en ninguna época, en ningún país y por ningún motivo, la construcción de 160 kilómetros de ferrocarril. (Aplausos).

El señor **Presidente**.—Deseo dar la mayor amplitud al debate, H. señor Valcárcel; pero, desgraciadamente en este caso el reglamento no me permite conceder.....

El señor **Valcárcel** (interrumpiendo).—Así esperaba que me lo dijera V.E.; pero declaro que si no rectifico los últimos conceptos del señor Ministro de Hacienda, es porque no se me permite el uso de la palabra.

El señor **Presidente**.—Permítame su señoría, iba á terminar, manifestándole que salvo el caso de que la rectificación sea corta, podría su señoría hacer uso de la palabra y que tendría mucho justo en oírle.

El señor **Valcárcel**.—Mis rectificaciones siempre son breves, Excmo. señor.

El Sr. **Presidente**.—Perfectamente: El H. señor Valcárcel puede hacer uso de la palabra.

El señor **Valcárcel**.—Excmo. señor: El primer punto se refiere á la cuestión legal. Deploro sinceramente que el señor Presidente del Consejo insista en un concepto insostenible, en ningún terreno y ante ningún criterio, profesional ó corriente. Del hecho de que la ley haya autorizado la formación de una sociedad ó compañía, la cual responde, primero con su capital, segundo con las cantidades con que el Gobierno tenga á bien concurrir y tercero con los mismos ferrocarriles y sus productos, no puede llegarse á la conclusión de que es idéntica la responsabilidad del Gobierno en uno ó en otro caso; pues en el del empréstito responde directa y totalmente, y el descrédito si la operación no es feliz, lo soporta la entidad del Estado. En el otro caso, su responsabilidad se halla limitada á la parte con que ha querido contribuir, puesto que hay tres ó cuatro garantías, de las cuales la fiscal es una sola; y la compañía responde con todas e-

llas; y si la negociación fracasa, el descrédito recae en esa personalidad mercantil, no en el Gobierno de la República. No hay, pues, analogía ó paridad posible.

Por su parte el señor Ministro de Fomento, al enumerar las secciones del proyectado ferrocarril al oriente, les asigna las mismas distancias que les he señalado en mis cálculos, con sólo la diferencia de que al total que el obtiene, también es el mío, le añado los 230 kilómetros del desarrollo. Por consiguiente, estoy de acuerdo con su señoría, pues es imposible que él sostenga que en esas líneas, la primera, segunda ó tercera, dibujadas por el señor Cipriani, está desde ahora comprendido el desarrollo que sólo se incluirá cuando se adopte una de ellas, y se haga por allí los estudios definitivos y el trazo.

Respecto á que los estados no deben preocuparse de los gastos, sino de invertir sus capitales productivamente, porque de lo contrario se llegaría á la ruina, también estoy en perfecto acuerdo con el señor Presidente del Consejo; por eso, para no arruinarse, no se levantan empréstitos para hacer obras improductivas. Al que tomase cierta cantidad de un banco hipotecario, pagando el 12 por ciento, para invertir el dinero en obras que produjesen el cuatro, se les consideraría poco matemático y no en muy perfecto equilibrio mental. (Grandes aplausos). Pues lo que digo de los particulares, hay que aplicarlo, por iguales razones, á los estados. Estas obras son improductivas; y, por lo mismo, si en pos de este empréstito de 30 millones de soles vienen otros de ocho, diez ó doce, corremos el riesgo de que, en la complicación de las circunstancias, de la prosperidad actual llegamos á la desdicha.

Finalmente, lo que se ha alegado en cuanto á la importancia del ferrocarril al oriente, no lo contradigo, sino lo sostuve el día de ayer, y naturalmente lo sostengo hoy, por razones de alta conveniencia nacional; pero si esa obra se puede ejecutar con fondos propios, es evidente que no se necesita empréstito. Es así que puede hacerse todos los ferrocarriles simultáneamente, con cinco millones de nuestras rentas anuales, luego no necesitamos de operaciones de crédito. (Aplausos.)

El señor Ministro de Hacienda.—Excmo. señor: Yo también, como su señoría el H. señor Valcárcel, quiero hacer sólo una ligera rectificación (aplausos y risas). El honorable señor Valcárcel, quien parece que, poco á poco, se va poniendo de acuerdo con el Gobierno, (aplausos) ha hecho una alusión, como medio de sostener la tesis de carácter legal que viene sosteniendo, á una de las garantías que dará la compañía de que trata la ley de 1904, en el caso de que ella hubiera sido la emisora de los bonos, y esa garantía la hace consentir en su capital. Para destruir, Excmo. señor, el argumento, por su base, voy á declarar ó á recordar, mejor dicho, de acuerdo con la ley, que el capital de esa compañía, debe ser de cien mil libras; y que, una vez invertido el cincuenta por ciento de su capital, es que percibirá las otras garantías de que trata la ley. Quiere decir que esa garantía á que su señoría el H. señor Valcárcel atribuye tanta importancia, importaba cincuenta mil libras.

El señor Presidente.—El H. señor Boza queda con la palabra para el día de mañana.

Se levanta la sesión.

Por la Redacción.—

R. R. Ríos.

24a. Sesión del miércoles 29 de agosto de 1906

Presidida por el H. señor Juan Pardo

SUMARIO.—Con asistencia de los señores Ministros de Hacienda y Fomento, continuó el debate del proyecto de autorización al Ejecutivo para contratar un empréstito.

Abierta la sesión á las 4 h. 30 m. p. m., con asistencia de los honorables señores: Dancuart, Arenas, León Irigoyen Vidaurre, Alvarado, Apaza Rodríguez, Barrón, Becerra, Bedoya, Belón, Bentín, Bernal, Boza, Burga, Calderón, Carbajal, Carpio, Carrillo, Castro Felipe S., Cerro, Cisneros, Cornejo, Cueto, Dávila, Durand, Eguileta, Fariña, Fernández, Ferreyros, Forero, Gadea Alberto L., Gadea Amadeo, Ganoza, Gazzani, Geldres, Goiburú, Grau, Hermosa, Honderma

Ibarra, Larrauri, Lavalle, Luna Luis F., Luna y Llamas, Málaga Santolalla, Maldonado, Manzanilla, Maurtua, Menacho, Menéndez, Montoya, Morote, Núñez J. T., Núñez del Arco, Ocampo, Oliva, Olivera, Oquendo, Pacheco, Pereira, Pérez, Prado y Ugarteche, Ráez, Ramírez, Broussais, Revilla, Rivero, Roe, Rubina, Ruiz de Castilla, Sánchez, Samanés, J. Leonidas, Santa Gadea, Santos, Schereiber, Secada, Solis, Sousa, Spelucín, Swayne, Tejeda, Ugarte Angel, Ugarte Eulogio, Ureña, Urteaga, Valcárcel, Valdeavellano, Valle, Valle y Osma, Velarde Álvarez, Vidaurre P. N., Villanueva y Sotelo, fué leída y aprobada el acta de la anterior.

Faltaron por enfermos, los honorables señores Chacaltana y Aspíllaga.

Se dió cuenta de los documentos siguientes:

OFICIOS

Del señor Ministro de Fomento, rubricado por S. E. el Presidente de la República, para que se consigne en el pliego extraordinario del presupuesto correspondiente á ese despacho una partida de Lp. 3,500 al año, para cancelar los créditos pendientes de la escuela de Artes y Oficios de ésta capital.

Fasó á la Comisión Principal de Presupuesto.

Del Excmo. señor Presidente del honorable Senado, comunicando que ha sido aprobado el permiso concedido al ciudadano don Javier Conroy, para aceptar y ejercer el cargo de agente consular de S. M. el Rey de los Belgas, en el puerto del Callao.

Del mismo, participando que ha sido aprobado en revisión el proyecto que concede premios á los sobrevivientes de los combates de Marcalvalle, Concepción y Pucará.

Se remitieron á la Comisión de Redacción Dos de los señores Secretarios de la misma Cámara avisando que ha sido aprobada la redacción de la ley que crea el distrito de Margos en la provincia de Huánuco y la de la resolución que concede indulto al reo Eduardo Saavedra.

Se mandaron agregar á sus antecedentes.