

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, Goiburu, Grau, Hermosa, Hondermar

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 Marcalie, 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.

De los mismos, para que si la honorable Cámara lo tiene por conveniente, se ponga en debate el proyecto de ley orgánica de presupuesto, en conformidad con la disposición reglamentaria que manda pasar á la orden del día, sin dictamen, los asuntos que se encuentran en Comisión más de ocho días.

El señor Presidente indicó que, solo estimando como una recomendación el anterior oficio, lo remitía á la Comisión de Constitución; y el señor Pérez, abundando en las mismas ideas que no debía admitirse el género de tutela que pretendía ejercer el honorable Senado.

PROPOSICION

De los señores Roe y Núñez del Arco, aumentado la dotación de policía del Callao y los haberes del subprefecto y del comandante de guardias.

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

DICTAMEN

De la Comisión Principal de Legislación, en el proyecto que suprime la pena de multa á los contribuyentes morosos.

SOLICITUDES

De varios servidores del Estado, sobre prórroga de la ley de 4 de octubre de 1901.

De doña Sara, Ofelia y Rosa Bazo, sobre aumento de montepío.

De varios vecinos de distintos pueblos de la República, sobre reforma de la ley electoral.

De varios vecinos del Barranco, sobre exoneración de derechos de una enjje.

De don Julio Pérez, sobre reconocimiento de clase militar.

Pasaron á la Comisión de Memoriales.

PEDIDOS

El señor **Bedoya**.—Hace días, excelentísimo señor, que los periódicos de la capital vienen anunciando que la empresa del ferrocarril Central Trasandino establecerá desde el 1.º de setiembre un servicio directo entre el Cerro de Pasco y Huari. En

ese mismo aviso se pone en conocimiento del comercio que la empresa establece agencias para el despacho de la carga en Huari, y se encarga también del trasbordo de las mercaderías que van al Cerro de Pasco de un ferrocarril á otro.

Resulta, pues, Excmo. señor (que todas las agencias y hoteles establecidas en la Oroya van á sufrir un recio golpe, van á tener que desaparecer con la competencia de la empresa del ferrocarril Central Trasandino. Yo creo que la empresa obra dentro del círculo de sus derechos, pero creo también que los poderes públicos no pueden abandonar á la ruina á multitud de industriales que pagan sus respectivas contribuciones, ayudan de esta manera al sostenimiento de las cargas del Estado y que tienen en esas legítimas industrias cifrado el porvenir de sus respectivas familias.

Ante esta colisión de derechos, excelentísimo señor, y ante la necesidad de que los poderes públicos tomen cartas en el asunto para remediar en lo posible esta emergencia, ruego á V. E., que, con acuerdo de la H. Cámara, se sirva oficiar al señor Ministro del ramo, para que empleando las medidas que él crea convenientes, procure evitar el daño que acabo de apuntar.

El señor **Durand**.—Veo que el pedido del señor Bedoya no es procedente, comprendo los móviles que tiene su señoría para tratar de favorecer á los industriales de la Oroya; pero los móviles que ha tenido la empresa del ferrocarril Central para prolongar ó poner en comunicación inmediata Lima y el Cerro de Pasco, favorece á los transeuntes de este último lugar y de Huánuco. De manera que los perjuicios que desea evitar el señor Bedoya, serían graves y los sufrirían los que vamos á esos lugares.

Creo, por último, que dentro de la órbita de las atribuciones del Poder Ejecutivo no está el oponerse á ese nuevo servicio que es un verdadero beneficio para el público. En esa virtud siento oponerme al pedido del señor Bedoya.

El señor **Bedoya**.—He pedido la palabra para hacer una ligera rectificación: Yo no he solicitado que se varíe el nuevo itinerario de los trenes y que continúe el actual: nó, Excmo. señor. He llamado la atención sola-

mente sobre el monopolio que la empresa del ferrocarril Central va á ejercitar en materia de agencias y hotel. Pretender que por favorecer á unos cuantos industriales de la Oroya el ferrocarril se detenga allí forzosamente, que pernocte en ese lugar y se prive á los viajeros de Huánuco, Cerro de Pasco, etc., de la comodidad de avanzar mucho más, sería evidentemente absurdo. Yo no he pedido eso, sino simplemente, que se recomiende al Gobierno para que vea si encuentra alguna forma, en su alta sabiduría, para evitar el perjuicio que va á sufrir esa multitud de industriales que se ocupan del trasbordo de la carga y del despacho de ésta á los demás puntos de la República y de esos pequeños hoteles donde los transeuntes almuerzan y comen.

De manera, pues, Excmo. señor, que sin pretender yo que se obligue al Gobierno á vulnerar derechos, he querido sólo que se le recomiende, que vea, si es posible, dentro del derecho de todos, escoger un medio de evitar la ruina de los industriales de la Oroya.

El honorable señor Durand no tiene, pues, absolutamente razón de ninguna especie para oponerse á mi pedido, que no tiende á perjudicar ni que va á monopolizar esas ventajas, á los pasajeros ni á los industriales. Por eso he dicho que mientras los industriales de la Oroya pagan contribución, la empresa del ferrocarril no las pagará.

Yo creo que procede la acción de los poderes públicos para salvar á los industriales de la Oroya y es en tal virtud que he hecho mi pedido.

El señor **Presidente**.—Voy á proceder á consultar.

El señor **Gazzani**.—Permítame V. E. ¿No podría el honorable señor Bedoya limitar su pedido á que se pasara el oficio en nombre suyo al Poder Ejecutivo, evitando de esta manera el acuerdo de la Cámara? Porque el acuerdo de la Cámara en este caso parece que sería ya un deseo manifiesto de la Cámara para que se tome tal ó cual determinación; y me parece que la tendencia moderna es hacer lo que la empresa del ferrocarril ha hecho en atención al mejor servicio del público.

Es que yo con bastante sentimiento me vería obligado á contra-

riar los deseos del honorable señor Bedoya votando en contra de su pedido en el caso de que insistiera en que se tomara el acuerdo de la Cámara. Límitese su señoría á pedir que se pase el oficio simplemente á nombre suyo á fin de hacer ver al Gobierno que es deseo de su señoría únicamente y quizá encuentre acogida en el Poder Ejecutivo aunque mucho me temo que nó por la naturaleza del pedido.

El señor **Bedoya**.—Siendo mi propósito que el Gobierno conozca este incidente á fin de que lo estudie y le dé el giro que crea más conveniente no tengo inconveniente para aceptar la indicación del honorable señor Gazzani, para que se pase el oficio al Poder Ejecutivo en mi nombre simplemente.

El señor **Presidente**.—Se pasará el oficio honorable señor.

El honorable señor **Alvarado**.—Excmo. señor, en el archivo de la honorable Cámara de Senadores existe un expediente relativo al sueldo que debe percibir el administrador subprincipal de correos en la provincia de Otuzco, que tengo el honor de representar. Hace cinco años que ese expediente se halla en aquella Cámara á la orden del día, y en tal virtud, suplico á V. E. que, con acuerdo de la honorable Cámara, se sirva pasar un oficio al honorable Senado recomendándole el pronto despacho del asunto sobre el que he tenido á bien llamar la atención de la honorable Cámara.

Consultada la Cámara acordó se pasara el oficio.

El señor **Presidente**.—El honorable señor Arenas tiene la palabra.

El señor **Arenas**.—Excmo. señor: desde el mes de octubre de 1904 se encuentra á la orden del día en la honorable Cámara de Senadores, un proyecto de ley pasado en revisión, sobre creación de una comisaría rural en Chavín, de la provincia de Huari. Con tal motivo, pido á V. E., en mi nombre y en el de mi compañero el honorable señor Barrón, se sirva oficial á dicha Cámara recomendándole el despacho de ese asunto.

El señor **Presidente**.—Se pasará el oficio honorable señor.

ORDEN DEL DIA

Los señores ministros de Hacienda y Fomento, ingresaron á la sala.

El señor **Presidente**.—Estando presentes los señores ministros de Hacienda y Fomento, continúa el debate sobre la autorización solicitada por el Supremo Gobierno para contratar un empréstito de 3 millones de libras destinadas á la construcción de ferrocarriles.

El honorable señor Boza tiene la palabra.

El señor **Boza**.—Excmo. señor: antes de hacer uso de ella, yo rogaría al señor Ministro de Hacienda que tuviera la bondad de contestarme la siguiente interpelación, si el contrato ajustado por el Supremo Gobierno con el Banco Alemán y otras instituciones bancarias está vigente, ó si la autorización que en estos momentos discutimos, dará lugar á un nuevo contrato entre el Supremo Gobierno y otras instituciones.

Después que su señoría haya contestado esta interpelación haré uso de la palabra.

El señor **Ministro de Hacienda**.—Excmo. señor, accediendo á lo que su señoría el honorable señor Boza solicita, me es grato declarar, en nombre del Gobierno, que este no tiene ningún motivo para temer que el contrato últimamente celebrado con diversas entidades europeas, pueda tener inconveniente alguno en su ejecución, tal y como fué redactado; pero como es posible que aún respecto de las estipulaciones que él contiene, se pueda introducir modificaciones ventajosas para el país, procede la autorización que el Gobierno solicita.

El señor **Boza** (Ocupando la tribuna).—Excmo. señor: Para el viajero que hoy llegara al Perú, después de haber recorrido su triste y árida costa, en momentos en que se discute en el Congreso un proyecto para un empréstito de tres millones de libras; que luego conociera la situación del Perú, y supiera que un representante en esta tribuna, en la legislatura anterior, decía al señor Ministro de Hacienda, que el estado de su caja, que el estado de la hacienda pública diré mejor, era verdaderamente lastimoso, que había una deuda flotante de 4 millones de soles; que ese mismo representante que no pudo insistir más sobre el particular, y que no fué contestado, lo hizo ver de una manera indiscutible en un artículo publicado en "La Prensa" de es-

ta capital, que no fué contestado tampoco; cuando á la vez supiera que ese mismo representante viene hoy, después de algunos meses, á decir que todo aquello es enteramente exacto y á manifestar que en este momento, 29 de agosto, hay una deuda flotante estimando solo la de la caja fiscal, y ello en cifras redondas, de 170 y tantas mil libras; cuando ese viajero supiera, así mismo, que en este país soportamos á cada instante calamidades de todo género por falta de artículos para la subsistencia; cuando supiera que solo por la crisis últimamente ocurrida en Chile, estamos á punto de soportar otra crisis semejante, evidentemente, Excmo. señor, que creería, como decía ayer el honorable señor Valcárcel, que este es un país de locos.

Y lo creería más si tuviera en cuenta las palabras del señor Ministro de Hacienda en la sesión de ayer; para su señoría no importa nada que los ferrocarriles sean productivos ó no lo sean, le basta simplemente con que los ferrocarriles sean elementos de civilización, aunque pareciera extraño que quisiera por este medio llevarse la civilización de Lima á los salvajes de la montaña, punto terminal del gran ferrocarril que proyecta.

Yo creo que su señoría debe pensar más seriamente en este asunto, debe tener en consideración los diversos factores económicos del país, y con mayor madurez, con mayor calma, juzgar cuales son sus verdaderas necesidades y ajustar á ellas sus procedimientos.

Yo acabo de decir que hay un déficit en la caja fiscal de 170 mil libras, y como pudiera haber quien tal cosa dudara, yo á pesar de que tendría derecho á ser creído, puesto que cuanto he dicho anteriormente no ha sido refutado, voy á dar á la Cámara las cifras exactas que acabo de tomar en la caja. Según ellas se debe al Banco del Perú y Londres 14,879 libras; al Italiano 9,644, al Popular 4,586, al Internacional 2,964, y al Alemán 8,629, haciendo estas partidas un total de 40,694; y si á estas cifras agregamos: Lp. 30,000 de "Certificados del Tesoro"; Lp. 12 mil que se adeudan á la Caja de Depósitos y Consignaciones y, por último, Lp. 91,343 á la Peruvian Corporation por ferrocarriles construídos (hasta 31 de julio último), tendre-

mos la no pequeña suma de 174 mil libras, sin contar otras deudas en los otros ministerios.

Es así, Excmo. señor, como iniciamos la discusión del empréstito; y es necesario y oportuno que lo diga yo, porque sostengo ahora, como ayer que, el empréstito no tiene otro objeto que salvar la situación aflictiva del tesoro; y no el de construcción de los ferrocarriles tan ardientemente deseada.

Decía hace un momento, Excmo. señor, que el señor Ministro de Hacienda encastillado con su ideal del empréstito, y en la construcción de ciertos ferrocarriles, y nada más que con ciertos ferrocarriles, no había contemplado la situación del país. Yo sostengo, como lo he dicho antes, que si es cierto é indudable que los ferrocarriles son una necesidad nacional, es un hecho evidente que no es la única necesidad, y que sobre esa hay otra que prima sobre todas y que ha sido olvidada por su señoría. Debe comprender la honorable Cámara que me refiero á la irrigación del país. No faltará quien crea que esto es en mí una manía (ruido en los bancos de los representantes) por el murmullo lo comprendo, se me llamará monomaniático, no me importa que tal se diga. Cuando yo contemplo al Perú expuesto á sucumbir por hambre á consecuencia de un fenómeno meteorológico como la falta de lluvias, no puedo menos que creer que la primera de sus necesidades es evitar ese peligro.

Se dice que esta es una operación difícil, y algunos la llaman hasta imposible; pero yo que doy todo el valor que les corresponde á las publicaciones oficiales, á los documentos que vienen de personas altamente colocadas, tengo que aceptar como ciertos los datos contenidos en el mensaje presentado por su excelencia el Presidente de la República. S. E. con ese espíritu de agricultor que tiene, porque varios años ha practicado la agricultura, ha reducido las cifras de metros cúbicos y de litros dadas por los ingenieros en sus informes á riegos, porque esa es su práctica, haciendo así fácil su estimación en cuanto á los rendimientos que de ellos puede obtener la agricultura nacional.

Voy á dar esas cifras porque las tengo condensadas aquí. Se dice en el mensaje y solo refiriéndose á los

departamentos de Arequipa, Lima ó Ica, que pueden obtenerse 1232 riegos con un costo de 570 mil libras; y si á ellos agregamos los indicados por el ingeniero Stiles para el río Chira cuya dotación mínima en el estiage ha estimado en 11 metros cúbicos por segundo ó sean 611 riegos, con un costo de Lp. 100 mil, tendremos 1843 riegos ó sea lo bastante para el cultivo de 18 mil fanegadas con un costo de menos de 700 mil libras.

Pues bien, señores, á vosotros que dudáis de la eficacia de la irrigación, yo os digo que con estas cifras de las cuales no os es permitido dudar, porque vienen de vuestro jefe, se puede cultivar en el Perú 18 mil fanegadas de tierra que hoy son perfectamente estériles.

Y con 18 mil fanegadas de tierra cultivadas, tendríamos, solo en algodón, más de un millón doscientas mil libras de exportación por año. Estas no son ilusiones, esto es perfectamente real verdadero y efectivo y no solo daría por resultado la exportación de esos valiosos productos, sino que tendríamos salvados las diversas crisis que hemos venido atravesando por falta de artículos para la subsistencia y que en estos mismos momentos afligen al Perú. Yo que no vengo á sostener en esta tribuna interés de partido porque no es la misión de un representante cuando se trata de asuntos en los que está comprometida la vida de la Nación, he creído un deber exponeros, antes de tratar el punto en debate, cuáles son mis ideas respecto á las verdaderas necesidades del país para que, siquiera por un instante, sirva de tema de reflexión á los señores del Gobierno y q' vean que hay cosa más útil que hacer que lo que se proponen en estos momentos.

Podría creerse que al enunciar estas ideas me propongo invalidar la continuación de ferrocarriles; pero quien tal creyera no tendría presente sin duda cuanto yo he dicho en diferentes ocasiones en esta honorable Cámara, los diversos proyectos que á este respecto he presentado las discusiones que he sostenido; y la que con este mismo objeto tuvimos en la legislatura anterior haciendo ver, claramente, que yo tengo la firme convicción, como la tiene toda

la Cámara, de que es algo perfectamente incontrovertible la necesidad de construir ferrocarriles; pero precisamente, porque tal es mi convicción, deseo también que sean ejecutadas aquellas obras. Si con un pequeño gasto, si con un pequeño esfuerzo, logramos incrementar la producción nacional y transformar así este país pobre en un país rico, evidentemente que habríamos realizado aquel propósito que el señor Ministro de Hacienda exponía ayer, esto es, que las obras que se ejecutarán incrementarán la riqueza nacional y que muy pronto no nos espantáramos como hoy, al hablar de 30 millones de soles, suma que, para su señoría, es perfectamente insignificante. A esta idea no atribuye la menor importancia su señoría, pero yo creo que cambiaría de rumbo si en vez de pensar en ferrocarriles perfectamente improductivos tuviera en cuenta que para construirlos sin dañar al país hay algo más útil y exigente que hacer, de cuya ejecución se derivarían mayores ventajas y, á la vez que ello, recursos para emprender estas y otras obras. Todo podéis hacerlo, señor Ministro, siempre que olvidéis vuestras doctrinas exclusivistas. La obra que yo os propongo, no significaría para el Estado desembolso efectivo alguno; puede ser que lo represente por un solo instante, por aquel en que se ejecuta la obra, pero después de ejecutada, sería reproductiva y sobre el tesoro no pesaría absolutamente un solo centavo por razón del servicio que haya que hacer sobre el capital invertido. Yo os digo señores, que si á la vez que ferrocarriles hacéis irrigaciones, en vez de mezquinos trozos de líneas, cruzareis el país de rieles; pero si os limitais á lo primero, vuestras líneas morirán por falta de productos que trasportar.

Esta es la razón por la cual yo he querido, antes de entrar á tratar el punto en debate, expresar estas ideas que, sobremamente expuestas por mí, serán sin duda apreciadas por toda la Nación, y muy especialmente por hombres mejor preparados que yo y que pueden comprender el alcance que ellas pueden tener.

La ley de ferrocarriles que sirve en este momento de base á la discusión, fué, permítaseme que así lo di-

ga, muy mal concebida; y por más que se haya dicho que ella fué aceptada y aplaudida por los demócratas, yo debo aclarar ese concepto, declarando aquí que no sólo no fué aceptada y mucho menos aplaudida, sino combatida por los demócratas. Tiene en este momento el honorable señor Sousa el Diario de los Debates en sus manos; y tanto su señoría como la honorable Cámara, pueden ver en él que los únicos discursos de oposición á aquel proyecto, fueron de los demócratas: el del honorable señor Sousa y el mío. Por consiguiente, lejos de haber habido aceptación, como se ha supuesto, á esa ley, hubo oposición tenaz á ella.

Una de las causas de la oposición fué precisamente uno de los motivos que sirvieron de base al señor Ministro, el día de ayer, para combatir al honorable señor Valcárcel. Cuando se propuso esta ley, tanto el honorable señor Sousa como yo, estimamos que el capital de cien mil libras, con el que se proponía formar la compañía, era muy bajo. Nosotros estimamos que para que esa compañía pudiera ofrecer garantías, era necesario que su capital se aumentara; que por lo menos se duplicara. Y entonces, después de haber tenido el honor de ver al señor Ministro de Fomento, en la sesión, un día, tuvimos el más alto aún, de ver al día siguiente al mismo señor Ministro de Fomento, acompañado por el señor Presidente del Consejo de Ministros quien vino á sostener la necesidad absoluta de que el capital de la compañía fuera solo de cien mil libras puesto que el establecimiento de una compañía, con mayor capital, era muy difícil; y que pretender que ese capital fuera por lo menos, del doble, era exigir una enormidad. Me parece, pues, que no hay lógica en haber sostenido entonces que ese capital era colosal, y sostener hoy, que es perfectamente ridículo. Cuestión de conveniencias y de circunstancias.

Sostuvimos los demócratas entonces, y hoy lo sostenemos también, que un asunto de tanta importancia no podía someterse á la consideración del país, sino mediante un estudio serio y concienzudo. Como miembro que fuí de la Comisión que se ocupó del asunto, presenté en esa forma un dictamen; y hoy, que la cuestión se

debate nuevamente, tengo que insistir sobre el particular; la situación es idéntica.

Yo declaro solemnemente, y me parece que no tengo que hacer gran esfuerzo para comprobarlo, que hasta hoy no hay estudios al respecto. Y ya que he hablado de estudios me va á permitir V. E. dar lectura á un importante decreto del ministerio de Fomento. Apenas ó pocos días después de tomar posesión de la cartera de ese ramo el señor don José Baita, que tan brillante papel ha hecho en ese puesto, expidió el siguiente decreto: (lo leyó)

Yo pregunto, para que, á su vez tenga oportunidad de decirlo el actual señor Ministro de Fomento: ¿qué se ha hecho después de la expedición de ese decreto? ¿Por qué esos estudios, por qué ese plan ferrocarrilero, que ha debido hacerse, no han sido publicados?

Ninguno de los representantes tiene la menor idea, la más insignificante noción de esos estudios que eran la base, la piedra angular sobre que debe descansar todo el edificio que en este momento se quiere levantar. Pero no solamente no se ha hecho nada á ese respecto sino que se ha procedido precisamente en sentido contrario; se ha querido destruir lo ya edificado, y eso después de haberse convenido, después de haberse recibido con entusiasmo en el Perú la idea de la construcción del ferrocarril Pan-Americano. No se ha hecho sino contrariar esa idea en cuanto ha sido posible, y precisamente teniendo esto en cuenta es, que en días anteriores solicité de V. E. que se sirviera pedir informe al Ministerio de Relaciones Exteriores para conocer el estado de esos estudios y muy especialmente el informe pasado por el señor Elmore miembro de la comisión del ferrocarril Pan-Americano.

Desgraciadamente en esta como en otra ocasión mis palabras ante los señores del Gobierno no han tenido importancia ninguna, y si es verdad que pudiera esto estimarse explicable tratándose de mi persona, no lo es tanto tratándose de la Cámara con cuyo acuerdo se solicitaron esos datos. No han venido, y si los he conocido es porque se han publicado en los periódicos de la capital.

Antes de abordar una cuestión

tan grave como esta, es absolutamente indispensable, Excmo. señor, conocer no sólo los ferrocarriles, no sólo sus trazos, sus trochas y los diversos puntos que hay que contemplar en una obra de esta especie sino el problema completo y complejo de la viabilidad. Y á este respecto debo llamar la atención de los representantes hacia un notable artículo del distinguido ingeniero señor Velásquez Jiménez, publicado hace más de un mes en esta capital, en el cual hacía conocer todos los problemas que había por resolver antes de adoptar una resolución en el grave é importante asunto de la viabilidad. Ninguno de esos puntos ha sido materia de estudio, porque hay que declarar con entera franqueza, marchamos completamente á ciegas y sólo guiados por caprichos é impresiones que no producen al país efecto benéfico de ninguna clase y están á punto de causar su ruina. Se ha sostenido aquí, y ha sido objeto del debate en las dos sesiones anteriores, que el empréstito es la consecuencia natural y lógica de la ley de ferrocarriles de 1904. Es absolutamente ocioso que yo insista sobre este particular después de la brillante refutación que á este respecto ha hecho el H. señor Valcárcel. No hay á mi juicio la más pequeña relación entre una y otra cosa; el señor Ministro tiene que estar de ello convencido desde que ocurrió al Congreso para que aprobara el contrato.

Pero S^{sa}. ha querido explicar esto diciéndonos, que lo hizo en su deseo de "compartir la responsabilidad" con el Congreso; pero hay que advertir á S^{sa}. que, al afirmarlo así, hace descubrir una enorme contradicción, pues no se comprende que si tal hubiera sido el propósito, enviando un proyecto de contrato completamente detallado como el que fué tema del debate en la legislatura última, procediera á retirarlo, no por los fútiles pretextos de fechas que se alegan, sino por los vivos y justificados ataques de que fué objeto, para sustituirlo por una amplia autorización. Eso, lejos de significar el deseo de compartir responsabilidades, significa la resolución de asumirla por entero.

Pero yo no quiero insistir sobre este punto, Excmo. señor, porque en realidad no le doy importancia alguna.—Yo digo más, si el emprés-

tito es una consecuencia natural y lógica de la ley de 1904, y si esta es una ley inconveniente, me parece que no habría razón de ninguna especie para no derogarla; está dentro de nuestra facultad y lo está tanto más cuanto que acaba el Congreso de derogar, tacitamente, la ley que creó la partida de 80.000 libras para el rescate de las provincias de Tacna y Arica. Esa partida estaba amparada por la ley de la cual nosotros hicimos mención en sesiones anteriores. Debo declarar, además, con entera franqueza que yo no recordaba que existía otra ley; pero leyendo antecedentes, recordé que había una ley que establecía que la partida de 80.000 libras se destinaba para servir un empréstito de 10.000.000 de soles, para el rescate de Tacna y Arica; ley que no ha sido derogada, siendo por ello evidente que, al borrarla la partida del presupuesto, se ha violado dicha ley.

Volviendo al asunto de los ferrocarriles, decía que no había inconveniente alguno para derogar la ley de marzo de 1904. Debo declarar, como lo he dicho otras veces, que, a mi juicio, esa ley es perfectamente inconveniente y que lo es, porque no ha sido estudiado ninguno de los ferrocarriles que han sido materia de ella en ninguna forma y, especialmente, en su forma comercial, causando por ello lesión enorme á los intereses fiscales, sin beneficio sensible para el comercio de esas regiones.

Prueba evidente de ello es, el ferrocarril á Huancayo, cuya primera sección ha sido entregada á la Peruvian.

Es la Peruvian Corporation, hay que decirlo bien claro, la única que usufructúa en el Perú de la ley de 1904; los beneficios que de ella se derivan, son únicamente para la Peruvian Corporation. Después de recibir, gruesas, ingentes sumas de dinero, por fletes de los materiales necesarios para la construcción de esos ferrocarriles, es ella la única que puede explotarlos, y la razón es obvia, porque es la única que tiene material rodante que poder aplicar á esa línea que carece de él; y ello ha dado por consecuencia el contrato cuya remisión á la Cámara he solicitado del señor Ministro de Fomento, quien tampoco ha tenido la bondad de remitirlo.

El señor Ministro de Fomento.—

(Por lo bajo).—No he recibido la nota.

El señor Boza—Continuando—
—El señor Ministro dice que no ha recibido ningún oficio; le ofrezco mis excusas porque entonces la culpa no es de su señoría.—Pero como cuando no se me envían datos yo me doy el trabajo de irlos á buscar, yo he ido al despacho de su señoría y en su oficina he conocido el contrato.

El señor Ministro de Fomento.—
(Por lo bajo).—También está publicado en folletos.

El señor Boza.—(Continuando)—
Deploro no haberlo leído en ninguno de ellos por no haberlo recibido.

En virtud de ese contrato se entrega el ferrocarril á la Peruvian Corporation mediante el pago del 10 por ciento del producto bruto en el primer año y del 20 por ciento en el segundo. ¿No es verdad señores que tan mínima parte de esos productos, que, de otro lado, no serán muy fuertes, no representan siquiera un milésimo por ciento de lo gastado en esa sección? Esto demuestra, pues, que este ferrocarril es improductivo, ruinoso y que quien usufructúa de él es la Peruvian Corporation.

Pero si esto era natural, si... fatalmente era la Peruvian la única que podía efectuar la explotación de ese ferrocarril, no es concebible que se haya estipulado en ese contrato que ella tenga derecho á cobrar fletes por los materiales que sirven para la prolongación de esa línea. Yo no concibo cómo haya podido ponerse semejante cláusula, y hago mérito de ella porque, seguramente, va á ser puesta en el contrato posterior que se celebre con esa compañía cuando se le entregue la sección construída del ferrocarril del Cuzco, gravándose así enormemente al Tesoro Público. Estas son las consecuencias, Excmo. señor, de construir ferrocarriles mal meditados, de no tener plan alguno; de no tener estudios, de no saber nada en lo absoluto y de proceder enteramente guiados por el capricho y no querer escuchar consejo alguno.

El señor Ministro de Hacienda dijo ayer que el empréstito estaba comprendido ó autorizado por la ley de 1904, y que mientras el Gobierno pudiera servir un empréstito con la renta del tabaco pudo levantar és-

te por la suma que tuviera por conveniente.

Su señoría no fué feliz ni en esto ni en la cifra que señaló, pues su señoría sabe mejor q' nadie que el impuesto al tabaco no rinde las 200 mil libras de que hizo mérito.

La renta del tabaco presupuesta en 186 mil libras para el año 1905, apenas dio 165.000 £. cifra que debe tener muy presente la H. Cámara cuando contemple que en el empréstito de 3 millones de libras se exige para la entrega del tercer millón un aumento considerable en la renta del tabaco, la cual, como se ve lejos de aumentar ha disminuido en relación á las expectativas que en ellas se fincaban.

No se si cosa igual sucederá en el presente año; la cuenta general no nos será enviada sino hasta la próxima legislatura y como para entonces no estaré ya en la Cámara, no tendré ocasión de tratar de este punto; pero entonces se verá, puedo decirlo desde ahora, que esa renta no alcanzará á la suma de 225 mil libras producto neto, exigida por el contrato para la entrega del tercer millón.

Vea, pues, su señoría que ni en ese caso ha sido feliz, pues si el empréstito se derivaba de la ley de 1904 por cuanto ella afectaba á su servicio 200 mil libras de la renta del tabaco y estas no se recaudan, es evidente que el empréstito no cabe, ni aún en este supuesto, dentro de los términos de esa ley.

El H. señor Valcárcel ha sostenido aquí una tésis enteramente semejante á la que yo he sostenido en otras ocasiones y conmigo muchos otros representantes: la posibilidad de introducir economías en el Presupuesto que dieran por resultado cifra tal, que pudieran construirse ferrocarriles y ejecutarse otras obras de aliento y de verdadera utilidad nacional. Me ocuparé más adelante de este asunto; pero por ahora bástame decir que yo invitaría al señor Ministro de Hacienda á hacer un trabajo de disección en los pliegos adicionales que nos ha enviado; yo me comprometo á sacar de ellos más de 120.000 libras q' unidas á las 200 mil que existen ya en el pliego ordinario para ferrocarriles, dan un total de 320 mil libras.— Si conmigo emprendiera ese trabajo, yo le garantizo á su señoría que no sería difícil poder llegar á intro-

ducir reformas en el presupuesto que permitieran economizar las Lp. 500.000, que tanto el H. señor Valcárcel como yo hemos indicado como posibles.

Pero su señoría no es aficionado á este género de trabajos. Ssa. contrariando los deseos que tuvo cuando inició su carrera pública ha inflado el Presupuesto con sueldos enormes, con menos empleados, inútiles en su mayor parte, y ya hoy es difícil volver atrás. Sería necesario una labor en la cual se pusieran de lado todos los afectos que se van creando en dos años ó más de administración, es necesario sacudirse de todo ello, para poder llegar á las conclusiones que el patriotismo impone. Yo creo que Ssa. aceptaría gustoso, nuestra indicación, si no fuera por los compromisos que ya le hacen imposible llegar á ese resultado.

Es tan cierto que en los pliegos extraordinarios en proyecto se pueden obtener las £ 120 mil de economías, que bastará haceros saber que en ellos viene consignada una partida de £ 16,000 para la construcción de un palacio de Gobierno, y otras semejantes, que bien podrían postergarse si por ese medio se evitaba la contratación de este empréstito repudiado.

Sostenía el H. señor Valcárcel y con bastante fundamento, y sin que haya sido refutado por el señor Ministro de Hacienda, que el sostenimiento de ese ferrocarril al Oriente, exigiría sumas considerables y que no sólo habría que fijar en el Presupuesto Lp. 230,000 para servir el empréstito, sino suma muy considerable para atender al servicio de ese ferrocarril.

Esta es una verdad tan evidente que no creo que hay un sólo representante q' no esté penetrado de ella; y como la suma que como consecuencia del empréstito va á exigir el Presupuesto no es la de £ 200 mil, sino 230, ó 240,000 como lo he manifestado en otra oportunidad, resulta que el déficit sería enorme; imposible de avaluar siquiera aproximadamente.

Pues bien, señores representantes: si ahora tenemos un déficit tan fuerte como el que hoy he indicado, si la manera de ser del señor Ministro de Hacienda en su vehemente deseo de atender á las "necesidades inaplazables" como las ha

calificado él en otra oportunidad, hacen ver que SSa. no vacila en sacrificar el Presupuesto; cuando entre en posesión del empréstito; y se le presentan esas "necesidades inaplazables" que SSa. ha servido ya violando el Presupuesto, ¿no es verdad que hay derecho de mirar con desconfianza esta operación que va á poner en su mano sin control alguno, tan gruesa suma? El compromiso que se quiere hacer contraer al Perú es demasiado grave, es posible q' lo ponga en serias dificultades y no es cuerdo autorizarlo.

Es absolutamente imposible creer que, quien hasta este momento ha manejado el tesoro de manera enteramente discrecional, que quien hasta este momento no ha respetado el Presupuesto y por medio de traslaciones de partidas lo ha alterado en más de 180,000 libras; que quien ha invertido 40 y tantas mil libras en gastos extraordinarios, fuera de las 40 mil presupuestas; me parece digo, que no es acreedor á tal prueba de confianza. Que no es cuerdo, q' no es sensato, permitir que se celebre un contrato de empréstito y que de tal manera compromete el crédito y que es muy posible que llegue el acso de no poderlo cumplir.

Para salvar este déficit ya se han indicado en esta H. Cámara tres medios; el de un nuevo empréstito; el del billete y el de nuevos impuestos. Yo sé bien que el de un nuevo empréstito no es admisible. Yo sé sobradamente, que dada nuestra fuerza económica, sería materialmente imposible un tercer empréstito, después del contratado de £ 600 mil y del que ahora discutimos; no porque crea que falte quien lo pretenda, sino por el convencimiento que me asiste de que no habría quien hiciera el préstamo; por consiguiente queda eliminado por completo la forma de empréstito.

En cuanto á la forma del billete, que es muy posible, que se piense en él y acaso que se haya pensado, me parece que necesitaría ser muy valeroso el que se atreviera á lanzarlo en el Perú. Aquella medida vendría á ponerse en contacto con el pueblo y entonces sí que se apercibiría éste de las consecuencias y es muy posible que al primer billete sucedieran calamidades tales que no se omitiría el segundo. No creo, pues, en los billetes, únicamente por esta circunstancia.

Peró queda un tercer medio y ese medio, yo voy á declararlo, se impone; ese medio es evidente y tanto más evidente cuanto que para los que contemplan el porvenir, descubren bien claramente lo que dentro de muy poco tiempo ha de venir para el Perú. Cuando se tienen presentes las teorías del señor Ministro de Hacienda, cuando se contempla que s useñoría, como lo manifestó en la sesión de ayer sigue cupándose de estudiar la manera de ser económica de los grandes países como Inglaterra, Francia, Alemania, etc., y se recuerda que SSa. nos ha dicho en multitud de oportunidades, que en el Perú somos los seres más felices porque no pagamos impuestos, se comprende perfectamente que el sistema económico que su señoría implantaría en el Perú será el de nuevos impuestos. Yo estoy tranquilo, por lo que respecta á los dos años que nos restan para que el actual período termine, tengo fé en el ofrecimiento hecho por S. E. el Presidente de la República y llego hasta creer que durante este período no tendremos impuestos nuevos. Tampoco serán necesarios porque se trata solamente de dos años y en dos años no han de producirse las convulsiones á que me he referido hace pocos momentos; pero como no tenemos ofrecimiento alguno ni podremos tenerlo de lo que sucederá después de dos años, evidente es que vendrán nuevos impuestos. Eso es claro, es de toda evidencia, vendrán los nuevos impuestos para atender á las "necesidades inaplazables del servicio."

Siendo esta la consecuencia lógica, ineludible del empréstito, se descubre bien la razón por la que, con tanta tenacidad, los que combatimos los impuestos nos oponemos á un empréstito que ha de tener como consecuencia inevitable los nuevos impuestos.

Ocupémonos ahora de la estrategia!

Al ferrocarril que se trata de construir se la da, ante todo, un carácter de estratégico; y es verdaderamente sorprendente honorables representantes, que sean los señores del partido civil, los civilistas, es decir, aquel partido organizado para ir contra el partido militar, que existía en el Perú, los más aficionados á los aprestos bélicos. ¡La estrategia los domina! De manera

que ante ella sucumben las más grandes necesidades del país; todo tiene que ceder ante la estrategia; Pero en la estrategia, como en todo domina la ligereza. En la estrategia, como en todo, no se quiere escuchar a nadie; y la propia inspiración se sobrepone al mejor criterio y á la voz más autorizada.

Yo pregunto, y deploro no haber temido la ocurrencia de invitar á este debate al señor Ministro de la Guerra; (risas) yo pregunto: ¿para qué ha servido ese viaje del Estado Mayor? ¿Para qué se gastan tan ingentes sumas en el Presupuesto con tal fin? ¿Para qué se invierten constantemente partidas en los estudios que hacen los oficiales del Estado Mayor, si esos estudios han de ser letra muerta, han de ser relegados al olvido y sobre todo, si sobre ellos ha de pesar las opiniones del Gobierno que, si bien muy capaces para tratar asuntos de varia especie, no lo son tanto cuando se trata de asuntos técnicos. Es por ello que en este caso, era absolutamente, las opiniones de personas perfectas las opiniones de personas perfectamente preparadas, y que tienen derecho preferente para ser escuchadas.

Yo le voy á leer al señor Ministro, (probablemente no lo ha leído su señoría) un párrafo de este trabajo, del señor Bailly-Maitre, que es perfectamente pertinente, y sobre el cual invito á su señoría á reflexionar muy maduramente (Risas.) Dice el señor Bailly-Maitre: (leyó).

“Muchos proyectos de ferrocarril son entregados á la discusión del público, sin haber sido sometidos á otros estudios sino á veces á una exploración á veces incompleta; pero son preconizados por sus autores y defendidos con obstinación como si descansaran en una base seria; engañan así á la opinión pública sobre una cuestión que, desde luego, no es siempre de su ingerencia, poniendo el amor propio y la pasión en una cuestión que deben resolver la calma, al reflexión y la imparcialidad.”

Poco antes dice el mismo informe: “Cualquier ferrocarril debe ser, ante todo, comercial.”

Yo invito á su señoría el señor Ministro de Hacienda á que revise este informe, para que aprecie cuánta es su importancia y cuántos buenos consejos de él sacaría.

Pero ya que á este ferrocarril se le da caracter de estratégico, vamos á tratar la cuestión en el terreno “estratégico;” y como yo no soy técnico, (risas) tengo que referirme á las opiniones de hombres perfectamente preparados, contratados y pagados por el Gobierno del Perú con tal objeto, y que han desempeñado brillantemente su papel en el país.

Me va á permitir la H. Cámara, que lea algunos acápites de ese informe, porque juzgo que hay muchos que no lo han leído, como ocurre generalmente con este género de publicaciones.

Dice el señor Bailly-Maitre,

“Una línea á lo largo de la costa puede ser discutible bajo el punto de vista económico, porque parece que formara un doble servicio con el cabotaje. Pero debe observarse que la costa es muy poco hospitalaria para éste; los embarques y desembarques son generalmente difíciles y los vientos, á menudo, contrarios.”

“Pero el interés de esta línea es, más que comercial, político y militar. Las dos regiones de actividad, del norte y del sur, están á las extremidades de una banda de tierar de 1000 millas de longitud, que está llamada á tener un gran porvenir, merced á la irrigación. Aproximar estas extremidades, uniéndolas por una línea ferroviaria que pudiera ser recorrida por un tren en 24 horas, sería nada menos que doblar las fuerzas defensivas del Perú. Su interés estratégico es, pues, evidente. Ella representa la defensa del litoral plenamente asegurada, mucho mejor sin duda, que con una armada poderosa que ocasionaría un enorme gasto sin gran provecho para el país. Bastaría la organización de “puntos de apoyo” para la defensa móvil y la construcción de unas cuantas baterías de costa para completar la acción del ferrocarril; permitiendo á las tropas, trasladarse de un punto á otro del litoral en pocas horas, con una poderosa artillería conducida sobre “trucks” á impedir así toda tentativa de desembarque por parte del enemigo.”

Nota.—“Si hubiera existido en 1881 un ferrocarril de esta naturaleza, los chilenos no podrían desembarcar tan cerca de Lima y su marcha sobre la capital habría sido no sólo difícil, sino, probablemente imposible.”

"Paita que se encuentra á 500 milas del Callao, unida á Lima por una línea férrea, que tendrá 900 kilómetros de longitud, más ó menos, se encontraría con tren "express", á 12 horas de la capital, lo cual representaría una disminución notable (2 días) del tiempo empleado actualmente, en el viaje entre Lima y Panamá exclusivamente por mar.

"Esto es mucho en una época en que "time is money", y la capital de la república se encontraría así, "después de la apertura del canal", en condiciones excepcionalmente favorables para sus relaciones rápidas con Europa. Respecto al inconveniente del trasbordo que habría que hacer en Paita con esta solución, existe actualmente en el Callao, y por consiguiente, no puede constituir una objeción seria."

No leeré algunos otros acápites importantísimos, como es toda la memoria; pero no puedo hacer lo mismo con el aquí transcrito de la obra "Legislación militar" del general Clement dice así:

"Como la costa peruana es muy dilatada, no se la puede cubrir de baterías de costa para impedir los desembarques; de manera que hay que conocer y estudiar el terreno para fijar los sitios que conviene artillar en caso de conato de desembarque; y, desde el momento en que se toma una ofensiva de esta especie, se mandan tropas á ocupar esos puestos; "para esto se necesita una línea de ferrocarril paralela á la costa."

Véase pues, que la comisión nombrada por el Gobierno, formada por técnicos distinguidos como los señores Clément y Bailly-Maitre preconizan como "estratégica", como la principal necesidad del Perú, en ese orden, la construcción de una línea á lo largo de la costa.

Ya veo la objeción rebuyendo en el cerebro del señor Ministro. Su señoría va á decirme que el señor Bailly-Maitre no habla solamente de esta línea, y que este notable militar habla también de la línea al Oriente como una necesidad "estratégica." Esto es enteramente exacto; pero yo pregunto á SSa. entre las necesidades, entre la defensa de nuestra costa y la de aquella región al Oriente ya hoy enteramente mutilada; ¿á cuál debemos prestarle preferencia? Y luego, llevar

un ferrocarril sólo hasta un punto del río Ucayali, navegable como decía el H. señor Valcarcel, únicamente por embarcaciones de tres pies de calado, no es haber avanzado por cierto gran cosa. Me parece señores, repito, que si se trata de estrategia, si se quiere defender al Perú real y positivamente, si lo que se quiere es eso, y no solamente hacen efecto; si él desea realmente otorgar toda preferencia á las obras de carácter estratégico, es la línea de la costa la que ha debido construirse y no la otra; porque no hay que dudar, ya lo decía en la legislatura última el H. señor Sousa: en caso de que el Perú tuviera conflictos por razón de aquellos territorios, ellos se resolverían en la costa del Perú, no en las selvas; no sería allí donde irían las tropas á defender tel territorio usurpado; es aquí, en la costa, donde el asunto sería resuelto. Y si para ese caso es indispensable construir una línea como la que proponen los señores Clément y Bailly Maitre, es indudable que esa necesidad ha debido ser atendida y mucho más atendida cuanto como se dice en este mismo informe "esa región (la costa) está llamada á tener un gran porvenir merced á la irrigación".

Ese desarrollo sí que habría podido apreciarse en la forma que expuso ayer el señor Ministro: esto es, en la forma comercial; porque evidentemente si esas regiones tuvieran un ferrocarril, se desarrollarían enormemente. ¿Piensa acaso SSa. en cambio que va á desarrollar lentamente la región del Oriente con el ferrocarril que desea llevarle? Cree SSa. que por "fórmulas simplemente algebraicas" como dijo ayer puede aumentarse la población de un país? ¿Supone SSa. que por medio de la resolución de un problema de álgebra puede incrementarse en quinientos mil hombres la población de esos territorios? Si su señoría lo resuelve habría resuelto en el Perú el problema de la inmigración tan ardientemente deseada. Yo, por mi parte, ignoraba que el álgebra se hubiera ocupado del aumento de la población.

Pero hay más, Excmo. señor; insistiendo en lo relativo á la defensa del Oriente, punto á que su señoría me va á llevar para hacerme ver que ha sido aconsejado por el señor Bailly-Maitre, es útil que yo

recuerde lo que al respecto él expresa.

En el informe se sostiene, clara y precisamente, que la línea proyectada al Ucayali no es conveniente, no es militar, y el señor Bailly Maitre preconiza la línea del Palcazu. Me declaro incompetente para decidir entre una y otra, y desafío á todos los representantes que me escuchan si hay uno que con la mano en el corazón pueda decir esta línea es buena y aquella es inconveniente. En todas las discusiones que han tenido lugar en la Cámara en las diversas ocasiones que se ha hablado de este interesante tema, cada representante ha preconizado una vía, y si mal no recuerdo, llegan á una docena las vías indicadas para ir al Oriente. Y su señoría que, según dicen, tanto atiende á los consejos que vienen de los amigos, ni siquiera los ha escuchado en esta ocasión.

Circula por allí un folleto del señor Garland, folleto ardientemente sostenido por el señor Coronel Zegarra que en este momento me escucha, en el que se pronuncia decididamente por el ferrocarril al Marañón. Sostiene que ese ferrocarril es verdaderamente estratégico, porque él nos pone en rápida comunicación con el punto principal de nuestro Oriente, ó sea con Iquitos.

Por medio de la construcción de ese ferrocarril llegaremos á ponernos, creo, que á tres ó cuatro días de Iquitos, y con el ferrocarril que se trata de construir, atravesando ríos con embarcaciones de tres pies de calado llegaríamos en 16 ó 20 días á aquella misma región. Véase, pues, Excmo. señor, que si son razones estratégicas las que han decidido al Poder Ejecutivo á la contratación de un empréstito enteramente repudiado por la opinión pública; no se ha procedido con toda la madurez y corrección que es necesario exigir en los hombres que se creen preparados para la dirección del Estado.

Exijí terminantemente, cuando se inició este asunto en la legislatura de 1903, por ser para mi cuestión cardinal en este asunto, la necesidad de que se estudie un plan ferrocarrilero, y debo insistir en ello hoy porque lo creo absolutamente indispensable.

Yo como el señor Valcárcel, en la legislatura anterior, voy á hacer un

poco de historia.—Su señoría hizo la de los empréstitos: yo voy á hacer la historia de los ferrocarriles, tristísima historia, horrenda historia, que os hará recordar que, aquellos empréstitos, que fueron la causa de todos los desastres del Perú, no produjeran siquiera los frutos que de ellos había derecho de exigir.

Yo afirmo, y conmigo lo afirma el país entero, que no hay uno sólo de los ferrocarriles construídos con los millones que dieron lugar á la enorme deuda externa de que nos vemos ocupado en los días anteriores que no sea un disparate. El ferrocarril de Paita á Piura arranca de Paita en medio de barrancos de tal naturaleza que parece imposible que hubiera habido ingeniero que se atreviera á hacer labor semejante, teniendo en cuenta los enormes gastos que habría que hacer para mantener aquella línea. Cada año va derrumbándose, cada año va deteriorándose y llegará día en que habra necesidad de cambiar completamente el trazo.—Ello aparte de otros defectos en su trazo que sería largo explicar.

Pero no es por cierto la peor de todas; la línea de Chimbote, sabe V. E. su triste historia y yo no necesito recordarla a la H. Cámara.

La línea de Pacasmayo á Yonán y la Magdalena, fué llevada por el borde del río, parece que como invitándolo á que la arrastrara algún día y a que hubiera necesidad de reconstruirla.

La línea de la Oroya, pues esta línea es la causa de todas las dificultades que en estos momentos tenemos. Sencillamente, si esa línea no se hubiera construido en la deplorable forma en que fué construída; si no se hubiera tenido el capricho de llevarla por la quebrada del Rimac y se hubiera practicado estudios serios, se habría levado por una región mucho más fácil, perfectamente conocida hoy por todos, que habría permitido fletes baratos por la facilidad del tráfico y no sería, como lo es hoy, una de las grandes dificultades para el ferrocarril al Oriente.

Ya he dicho en otra ocasión que el ferrocarril á Huancayo tiene que ser tributario del de la Oroya, ó sea de la Peruvian Corporation, y debo decir ahora que tiene que ser

enteramente improductivo, no porque en esa región no haya artículos que trasportar, sino porque los artículos que se produzcan no podrán venir á la costa, por la sencilla razón de que los fletes del ferrocarril de la Oroya son enteramente prohibitivos. Pero, se me objetará, es absolutamente seguro que la compañía bajará sus tarifas para aprovechar del transporte de esas mercaderías y tener así tráfico. No señores, eso no puede suceder, porque el ferrocarril ha sido construido de tal manera que un convoy sólo pueda formarse de dos ó tres carros; exigiendo así un número enorme de máquinas y trenes para poder atender al servicio de ese tráfico, el cual se hace algunas veces absolutamente imposible, y tanto, que se proyecta por la Cerro de Pasco Mining Company la ejecución de un ferrocarril que vaya directamente del Cerro de Pasco á Huacho, porque la Peruvian Corporation no puede transportar todos los metales de aquella, y ello á punto tal que irían hasta abandonar su ferrocarril construido del Cerro de Pasco á la Oroya por esta circunstancia.

Es, pues, el ferrocarril de la Oroya una de las tantas calamidades debidas á la falta de estudios.

Los ferrocarriles del sur, el ferrocarril de Mollendo á Arequipa: este ferrocarril construido sin estudios y cediendo como se cede muchas veces á intereses particulares, se hizo arrancar de Mollendo, es decir, de un lugar enteramente inapropiado, que no es puerto, abandonándose el de Islay y dañando de una manera colosal aquella línea.

Las dificultades que tenemos hoy en relación con el ferrocarril de Tacna á Bolivia, evidentemente que se derivan de esa enorme falta de estudios, de no haber contemplado suficientemente los daños que habían de producirse; y así como la de estos podría hacer la historia de todos los ferrocarriles del Perú, del de Ancón á Chancay, en general de todos los construidos; todos, absolutamente todos, han sido mal construidos; y si hoy sufrimos las consecuencias de un procedimiento verdaderamente infantil, ¿por qué queremos repetirlo? ¿Qué causa, qué razón hay, para que de un modo ciego vayamos á construir un ferrocarril tan ardientemente objetado, cuando hay multitud de represen-

tantes, cuando hay personas que no pertenecen á las cámaras que preconizan otras vías?

Hay que persuadirse que es verdad que la pasión ciega á los hombres y que, como decía el señor Bailly Maitre, es necesario abandonar esa pasión, declarar que no se había hecho un estudio concienzudo y acoger, con benevolencia, las ideas extrañas cuando, como en el presente caso, son inspiradas en un alto interés nacional.

Que no han habido estudios, que ellos no se han hecho y que ni siquiera los conoce el señor Ministro, lo prueba las variaciones constantes que su señoría ha tenido en la discusión. Los señores representantes que me escuchan, en su mayor parte concurrieron á la última legislatura extraordinaria celebrada este año, y si su memoria no les es infiel, recordarán que el señor Ministro nos planteó un problema matemático de muchas variables y una sola constante: la cifra de un millón 700 mil libras como costo del ferrocarril. Cualquiera que fuera la línea, cualquiera que fuera la región que tuviera que atravesar, cualquiera que fuera su ancho, con material rodante ó sin él siempre costaría un millón 700 mil libras. ¿Por qué? Porque su señoría está verdaderamente obsesionado, porque su señoría no quiere sino esa línea, porque se ha propuesto construir ese ferrocarril, cueste lo que cueste y á pesar de todo, como nos lo decía en la sesión de ayer. Perdóneme su señoría que le diga que eso lo puede decir tratándose de sus negocios particulares (risas); pero que tratándose de los negocios públicos hay que atender á la opinión ajena, á la voluntad de los demás, y que no es lícito á su señoría afirmar lo que se hará cuando aún no cuenta con la resolución del Congreso. Es este y no su señoría, quien resolverá el asunto.

No es posible tampoco exigir, ni soy tan temerario para ello, que los estudios que se requieren ejecutar para la realización de esta obra, puedan ser efectuados en período de tiempo tan estrecho como el que sería necesario según los términos de la autorización que en este momento se discute. Han partido no sé si cinco ó seis comisiones, organizadas, con rara casualidad, solo después que tuvo lugar la discusión en

esta Cámara, en virtud de la cual se probó que no existían estudios; á esas comisiones se les ha ordenado que manden sus apuntes para que aquí en Lima se hagan los planos!

Pero es tan difícil hacer estudios en la montaña, es obra tan grande que el resultado es hasta hoy insignificante; si el señor Ministro de Fomento, que tanto ha avanzado en los cortos días que esta en ese despacho y que también conoce ya toda esa region, y que tomando ayer de la mano al representante que le había formulado objeciones, lo llevó de lugar, de río a río, y le señaló las distancias; si el señor Ministro de Fomento, repito, se detiene un poco á estudiar las cosas y no se lleva únicamente de impresiones ajenas, cosa que no siempre es conveniente cuando se trata de salvar la propia personalidad y si tiene en cuenta los móviles á algún tanto interesados que pueden haberla extraviado se persuadirá de que no hay tales estudios y convendra, en que los 496 kilómetros de que hablaba ayer no son exactos.

Los estudios del ferrocarril en el Congo, apenas se hicieron á razón de 20 ó 30 kilómetros por año, y en el Perú se quiere realizar el estudio de quinientos y tantos kilómetros, ó 700, como aquí se ha afirmado, solo en 4 meses.

Por mucha que sea la pericia de nuestros ingenieros, no habrá quien á mi me lo haga creer. Imíteme el señor Ministro.

Llegamos ahora á otra faz de la cuestión; á la posibilidad de construir ferrocarriles por medios diversos que el del empréstito, rechaza lo por la opinión pública, y que tanto preocupa á gran número de los señores representantes.

En este asunto, como en otros muchos que fueron materia del debate en la legislatura anterior, su señoría el señor Ministro de Hacienda, contrariando su habitual manera de ser no tuvo por conveniente contestarlos; y solo en la sesión de ayer le he visto tomar en cuenta las objeciones que á este respecto se le hicieron y procuró desvanecerlas.

Pero no fué feliz su señoría, y no lo fué porque ni siquiera esbozó el asunto; si mal no recuerdo, dijo que la idea era buena, pero no aplicable;

que el propósito era sano pero no conveniente.

Pero no demostró nada de esto: le bastó enunciarlo. No podía hacerlo tampoco, porque, sencillamente, su señoría, como la Cámara y el país están perfectamente penetrados de que con las rentas actuales se pueden construir los ferrocarriles sin necesidad de empréstito.

Como hace pocos momentos ofrecí entrar á tratar este asunto, voy á ocuparme aunque ligeramente de él.

No voy, como en otra oportunidad, á comparar el presupuesto de 1897 de S. 10,000 con el presupuesto actual de S. 26 millones. Yo quiero avanzar mucho más, quiero avanzar hasta el año 1903 en que terminó el aciago período anterior y en que se inició el actual. Arrancando de ahí tenemos que los pliegos ordinarios de ese año arrojaban 1.337,541 libras, sobrando para los adicionales Lp. 123,745; por manera que los ingresos eran de Lp. 1.461,286. Ahora bien, si á esta cifra unimos el déficit de ese presupuesto que fué de Lp. 72,482 y agregamos á ello lo necesario para el pago íntegro de las listas pasivas que fué presupuestado en Lp. 93,949, lo votado para instrucción—119,000 libras—tendremos 1.747,217 libras.

Ahora bien: como los ingresos actuales son de Lp. 26 millones, es evidente por la fuerza incontrastable de los números, como le agrada decir al señor Ministro de Hacienda, que es fácil separar del presupuesto una suma de Lp. 500,000 como lo hemos asegurado muchos representantes, quedando aun fuerte suma para atender á otras necesidades.

Yo he querido fijar exactamente estas cifras para que tuvieran noción clara los señores representantes que no se han ocupado de estudiar los presupuestos, cosa que es absolutamente precisa tener presente cuando se discute un asunto de la importancia que en estos momentos ocupa la atención de la Cámara. El señor Ministro que rechaza ahora este sistema, no es lógico con la insinuaciones que en otra oportunidad nos hiciera cuando tratándose de la dificultad que para el Perú ofrecía la contratación de este empréstito con relación á otros exigidos por necesidades de un orden superior, nos indicaba que para esa e-

emergencia era muy fácil, muy sencillo el que apeláramos á este sistema. Pues si su señoría cree que para otra oportunidad aquello será posible, ¿por qué no conviene con nosotros en que también lo es en este momento en que trata de un empréstito universalmente repudiado?

¿Por qué no se despoja su señoría un momento de esa obsesión del empréstito que lo domina? ¿Por qué no acepta siquiera como base de estudio esta insinuación que se le hace que, permítame su señoría que le diga, parece que más tuviera su origen en miembros de su partido que en la oposición? En estos momentos somos nosotros, los llamados miembros de la oposición, los que procuramos dar medios de prestigio al Gobierno: vosotros contribuís á empañarlo.

¿Por qué su señoría no se despoja un momento de esos compromisos que han dado lugar á que invierta en sueldos y prevendas toda la enorme suma de dinero arrancado al país en forma de impuestos? ¿Por qué su señoría no contempla otro de los medios propuestos para construir ferrocarriles, esto es, la forma de subvención? No ha dicho su señoría una sola palabra; pues tenga bien presente que en la forma de subvención puede construirse una suma mucho mayor de kilómetros de ferrocarril en la forma en que él propone. Tomando la cantidad de 3 mil libras por kilómetro que fija el señor Ministro de Hacienda como costo de un kilómetro y que yo estimo en más, si su señoría acuerda una subvención de 6 por ciento á cada kilómetro de ferrocarril, necesitaría por cada kilómetro 180 libras por año y para mil kilómetros 180 mil en el presupuesto y como tiene 200 mil es claro que podría construir más de mil kilómetros y no son tantos los que el proyecto comprende. Por consiguiente, sin acudir al empréstito tendría otra manera de construir estos ferrocarriles.

No sería por cierto esta la forma en que yo lo hiciera, y ya veo al señor Ministro tomar notas y me va á decir que eso se parece mucho al empréstito, porque en resumen el país queda obligado al servicio correspondiente á esa suma. Si, excellentísimo señor, pero no es un compromiso que afecte al país en la for-

ma que un empréstito y muy especialmente, si se tiene en cuenta que, en esta forma, hay notable economía y seguridad absoluta de la aplicación de la renta al fin deseado.

No se sorprenderá V. E. de que tengamos que repetir en esta oportunidad argumentos ya producidos, pero que son absolutamente indispensables, tanto por la variación que ha habido en el personal de esta honorable Cámara, cuanto porque es absolutamente necesario refrescar las ideas de los señores representantes que no han seguido este asunto, y que es absolutamente preciso las tenga presentes en el momento de emitir su voto sobre el proyecto de autorización.

Sostuve yo en la legislatura anterior, y hoy, con mayor acopio de datos sostengo también, que las fuerzas del Perú no permiten la construcción violenta de los ferrocarriles proyectados por el señor Ministro. Eso es absolutamente imposible; y tomando datos de fuente nacional y extraña voy á tratar de demostrárselo á su señoría, de manera perfectamente clara y perceptible.

Según la publicación del señor Elmore, producida, sin duda, á impulsos del pedido que tuve el honor de formular en esta honorable Cámara, en las secciones del ferrocarril construídas entre la Oroya y Huari, se han empleado, constantemente, 1500 jornaleros; y como son 20 kilómetros tendríamos que, para construir los 200 kilómetros que, aproximadamente, se obliga el Banco á construir en 20 meses, se necesitarían más de 10 á 12 mil trabajadores, cosa bien difícil en el Perú y que si llega á realizarse, será causando la ruina de la agricultura y de la minería.

Yo le aseguro, de manera perentoria, que no serían menos de veinte á veinticinco mil hombres los que fueran necesarios aplicar á la construcción de los ferrocarriles de Cuzco, Cajamarca y Moquegua y, además, el del Oriente y, no debe dudar su señoría, esos veinte ó veinticinco mil hombres no los puede sacar S. S. del Perú. Si no es imposible, pero sí bastante difícil, tener suficiente número de operarios en la Costa, para construir ferrocarriles en la proporción que se pretende, eso es perfectamente imposible, tra-

tándose de la región de la montaña. Cuando se recuerda lo ocurrido en el camino al Pichis, á que ya se ha hecho referencia, obra para la cual se ha dicho, era necesario llevar á los hombres amarrados para que no se desertaran ó se salieran de las tilas; cuando se recuerda que había que pagarles enormes salarios, no los cuarenta centavos de que aquí se ha hablado ayer, sino fuertes y enormes salarios; cuando se tiene presentes que los únicos hombres que pueden ir á trabajar en esa zona son los indios del departamento de Junín, de Jauja y Huancayo y los del departamento de Ancachs; que habituados á esas frías regiones, no pueden soportar los horribles calores de la montaña, hay que convenir en que no habrán trabajadores, pues los que acabo de indicar se enferman ó se huyen porque no pueden soportar el clima. Por consiguiente esa cantidad de brazos no la tendremos y resultará el absurdo, el fenómeno colosal de que el señor Ministro habrá contratado un empréstito, que tendrá guardado el producto del empréstito, y que no se habrá construido ferrocarriles por falta de brazos.

Pero no quiero referirme solo á lo ocurrido en el Perú y que nos ha aseverado el señor Elmore, voy á dar un dato adquirido en un precioso librito, mediante el cual podrá persuadirse que la afirmación que acabo de hacer no solo está basada en lo ocurrido en el Perú, sino también en países semejantes.

Se trata del ferrocarril de "La Costa de Oro" y se dice aquí (leyó).

"El trabajo de las dos últimas secciones de la línea ha sido conducido en mejores condiciones que el de la primera. Gracias á una mano de obra más abundante que permitía utilizar hasta 18,000 operarios, se llegaron á construir 100 kilómetros por año, sea, poco más ó menos 8 kilómetros por mes. Este promedio habría podido ser excedido, pues las dificultades técnicas eran muy poco importantes y las obras de arte poco considerables. El director de la empresa, M. R. Knights, habría podido en estas condiciones favorables, obtener un rendimiento más considerable. El único obstáculo serio por vencer el roce del monte, que, en es-

ta región, es particularmente dificultoso".

Vea pues, VE. que para la construcción de un ferrocarril sin grandes obras de arte y en favorables condiciones, se necesitaron 18 mil hombres diarios para construir 100 kilómetros por año y que la única dificultad era "el espeso bosque", y si ocurrió eso allí, habrá que convenir en que, en una región caracterizada por la exuberancia de su vegetación, tendrá que ocurrir cosa idéntica.

¿No sabe bien el señor ministro que hay una época del año en la cual es absolutamente imposible trabajar en esa región, porque las lluvias torrenciales hacen imposible toda labor? Pues resultaría que el trabajo tendría que hacerse no en el estrecho tiempo que él supone, sino en un período de tiempo muy grande, lo cual permite, con toda evidencia, ejecutar la obra con las entradas normales sin acudir al empréstito. El señor ministro decía ayer que en todos los países europeos se habían construido los ferrocarriles por medio de empréstitos, queriendo deducir de allí que nosotros debemos imitarlos en eso, como en todo.

Ya la H. Cámara ha podido apreciar, en más de una ocasión, esta tendencia de SSa., no siempre atendible, pues hay enormes diferencias que es absolutamente preciso tomar en consideración. Si el señor ministro tiene presente la fuerza económica de esos países, si tiene presente todos los factores que en esos países intervienen para que se realice el fenómeno á que SSa. se ha referido, indudablemente tendrá que variar de manera de pensar. ¿Por ventura, alguno de esos países ha sufrido cataclismo como los que el Perú ha sufrido? Por ventura aquellos países se han visto por necesidades supremas, y que todos deploramos en la condición de cancelar sus deudas en la forma que ha sido recordada en estos días por SSa.? Nó, Excmo. señor.

Pero, digo más, ¿alguno de esos países, me refiero á la época moderna han llegado como el Perú á repudiar su papel moneda, dando lugar á que sea considerada aquí como una blasfemia hablar de billetes? Pues bien señor ministro, igual horror que por los billetes hay por los em-

préstitos, y horror fundado. Uno y otro medio económico requieren condiciones especiales de potencia económica y de estabilidad, que no tiene el Perú, á quien, desgraciadamente, no es posible comparar, para este caso, á los grandes países á que SSa. se ha referido para invitarnos á imitarlos. Vea, pues, el señor ministro que no ha sido feliz tampoco al querer comparar al Perú con esos países tratándose de la construcción de ferrocarriles, que quiere construir préstamos.

Dijo también su señoría, yo no sé fundado en qué, que ningún ferrocarril es improductivo. Parece que su señoría no hubiera habitado el Perú, que viniera de fuera y que no supiera lo que en el Perú ha pasado; pero su señoría que se ha ocupado de ferrocarriles; que quiera construir nuevas líneas y engrandecer tanto al país, ha debido detenerse por un momento para conocer la historia de los ferrocarriles, lo que ellos costaron y lo que producen.

Yo invito á su señoría á que tome el lápiz con el que tanto afán toma ahora notas, que se ponga á hacer números, que tan bien sabe hacer, y que, estudiando hasta donde debe ser estudiada la historia de los ferrocarriles, su costo y su producción, nos diga si lo que actualmente producen representa siquiera un milésimo de interés sobre el capital invertido. Absolutamente; los ingentes millones invertidos en la construcción de ferrocarriles en el Perú, ¿pueden acaso ser servidos con estas exiguas rentas que hoy producen los ferrocarriles á la Peruvian Corporation? No es discutible el punto, Excmo. señor; por consiguiente, su señoría se ha contestado á sí mismo.

Los ferrocarriles pueden ser improductivos en el momento que se construyen, por mucho tiempo y quizá perdurablemente.

No vaya á deducir de allí su señoría que, por cuanto hay ferrocarriles improductivos, yo me opongo á la construcción de ellos. Lo he dicho ya cien veces; doble número de veces quizá: yo no me opongo á la construcción de ferrocarriles; lejos de esto, he presentado proyecto para ello.

Vamos á otra faz de la cuestión. ¿Se harán los ferrocarriles? Yo afirmo que no, rotundamente que no.

Y para comprobarlo, va á permitirme el señor ministro que toque un punto que, sin duda alguna, ha de mortificarlo, aunque tal no sea mi propósito. Yo no deseo mortificar á su señoría ni á nadie; pero cumplo un deber y he de cumplirlo hasta el extremo, por muy doloroso que sea. Yo no deseo, ni tengo el propósito de herir á personas; para mí las personas no existen absolutamente en debates como éste, en que están de por medio los grandes intereses de la nación; yo me refiero al funcionario público cuyos actos estoy obligado á juzgar, y muy especialmente en momentos en que se exige del Congreso á que pertenezco una prueba de confianza.

Yo digo que no han de construirse ferrocarriles, porque recuerdo los procedimientos observados por el Gobierno durante los dos años de la actual administración.

Si las diversas partidas del presupuesto no han sido cumplidas; si las diversas leyes dictadas por el Congreso para la ejecución de obras basadas, no sólo en partidas del presupuesto, sino en leyes expresas, no han sido cumplidas, y, por último, honorables señores, si la ley misma de ferrocarriles ha sido violada y escarnecida, ¿cómo queréis que yo crea que el empréstito de tres millones de libras se ha de aplicar á la construcción de ferrocarriles?

Yo no concibo cómo pueda haber quien, teniendo en cuenta estos antecedentes, acepte, ni por un momento, que aquellos ferrocarriles se van á construir.

Cuando discutimos este asunto en la legislatura anterior, existía una cláusula en el contrato, que debo estimarla vigente, á mérito de la declaración de su señoría, no tan precisa como yo habría tenido el derecho de exigir, pero, en fin, que me deja el convencimiento de que el contrato será ejecutado, en el caso más favorable, en la forma que ya nos es conocida; se estipulaba que el Banco Alemán no abonaría sino los libramientos que tuvieran aplicación á la construcción de ferrocarriles, y aunque entonces dije, y lo repito hoy, que aquello era bochornoso para el Perú y, además de bochornoso, perfectamente inconducente para garantizar el cumplimiento de esa obligación, hay que convenir en que ella puede ser suprimida del contrato. Por consi-

guiente, no hay para la Representación Nacional, ni para el país garantía eficaz alguna de que el empréstito será aplicado á la construcción de ferrocarriles; y como cuando no hay esa seguridad, hay que juzgar las cosas por sus antecedentes, es perfectamente pertinente que yo recuerde lo ocurrido con el presupuesto, y que insista, como voy á insistir, muy especialmente, en lo que se refiere á la construcción de ferrocarriles.

En la legislatura anterior, cuando estudiamos este asunto, el honorable señor Gazzani, autor del dictamen de minoría, exigió del señor Ministro respuesta satisfactoria de que por qué no se habían construído los ferrocarriles ordenados por la ley y por qué no se había aplicado á ellos la partida correspondiente del presupuesto. El señor ministro dijo que ello provenía de que la Peruvian Corporation no había cumplido sus obligaciones; que no había construído los ferrocarriles á que estaba obligada, y que esa era la razón por la que no se había invertido la partida para ferrocarriles.

No es prudente, señor ministro, aventurar una declaración como ésta, sin pasar antes por el despacho de su colega de Fomento á averiguar cuál es el estado de la cuenta con la Peruvian. Si su señoría lo hubiera hecho, si su señoría hubiera visto el contrato que tengo aquí, en el Boletín de Fomento, habría sabido que se debían muy gruesas sumas á la Peruvian, y que en el momento en que su señoría hacía semejante aseveración, había, en el Ministerio de Fomento, un libramiento que no se entregaba á la Peruvian, porque no había fondos en la Caja Fiscal para pagarlo; no era, pues, correcto decirle al honorable señor Gazzani que no se había pagado á la Peruvian porque no había cumplido con sus obligaciones.

Saben bien los honorables señores que me escuchan, que yo no tengo vínculos con la Peruvian Corporation; pero es necesario juzgar las cosas con criterio desapasionado y dar á cada cual el derecho que tiene. La Peruvian, no sólo ha cumplido sus obligaciones, sino que ha ido más allá: ha construído los ferrocarriles y no ha sido pagada; y yo, que impugno en este momento el contrato de empréstito fundado en esta razón, voy á tener que dar

lectura á algunos detalles respecto á los ferrocarriles de Huancayo y del Cuzco.

No es bastante, señores diputados, decir aquí que se han construído 60 kilómetros de ferrocarril; es necesario decir antes que esos 60 kilómetros de ferrocarril han sido pagados, y el hecho no es exacto. (Leyó). El ferrocarril de Huancayo á Huari, que tiene 20 km. 600 m. y que fué contratado á Lp. 2,900 por kilómetro, representa Lp. 59,740 de las que sólo se habían pagado, hasta el 31 del pasado, Lp. 27,000, quedando un saldo á favor de la Peruvian de Lp. 32,740. El ferrocarril de Sicuaní á Checacupe mide 40 km. 600 m. y, contratado á Lp. 2,300, por kilómetro cuesta 93,380 libras, de las que se habían pagado hasta igual fecha Lp. 34,777, quedando un saldo á cargo del Gobierno de Lp. 58,603, las que, sumadas á las del ferrocarril de Huari, dan un total de Lp. 91,343. Estas cifras, tomadas directamente por mí de la Contaduría del Ministerio de Fomento, hacen ver claramente que no es la Peruvian sino el Gobierno quien ha dejado de cumplir.

En el mismo libro de que tomé estos datos, existe la siguiente anotación:

“En la Contaduría existe orden pendiente de 10 de julio de 1906 por Lp. 6,000 por cuenta del ferrocarril á Checacupe, la misma que queda pendiente”. Debo agregar: he visto en la Dirección de Obras Públicas un oficio de la Peruvian, avisando estar terminado el ferrocarril á Checacupe, para que sea recibido.

Como ve bien V. E., las penurias del tesoro no han permitido pagar á la Peruvian Corporation Lp. 91 mil que se le deben. Y si tiene en cuenta la honorable Cámara que no sólo hay esta deuda aflictiva, sino que hay otras Lp. 300,000 votadas en los presupuestos posteriores á la ley de ferrocarriles, que no han sido invertidas, me parece que no procedería cuerdamente al aceptar que el producto del empréstito sea aplicado á la construcción de ferrocarriles. No, señores; es evidente que, una vez recibido el dinero, lo primero que el Gobierno hará es pagar su saldo á la Peruvian; seguirá aplicando pequeñas partidas á los ferrocarriles de Huancayo y Cuzco, por lo cual felicito muy deveras á los representantes de esas provin-

cias; pero no veremos nada más que eso. Esa es mi profunda y arraigada convicción, y por eso es q', con tenacidad, me opongo al empréstito.

Pero hay más aún: los ferrocarriles no pueden ser construídos, porque, si es cierto que podrán serlo los que acabo de indicar, es también indudable que el ferrocarril á la montaña, que cuesta tan grande suma, no será posible ejecutarlo. Y ya que entramos en este terreno, habrá que estudiar un poco el asunto; él es de tanta gravedad, compromete de tal manera los intereses nacionales y está, de otro lado, de tal manera ligado el empréstito á la ejecución de este ferrocarril, que es indispensable saber lo que costaría la construcción de esos ferrocarriles y si está dentro de los límites del empréstito que se trata de contratar.

Desde luego, y solo así de paso, recordaré que se ha demostrado hasta la evidencia, y no solo por los miembros de la oposición, sino por distintos miembros del partido civil que el tercer millón es perfectamente hipotético; y por consiguiente solo hay que fincar esperanzas en los dos millones de libras. Pero pasando de alto esta circunstancia, dango por conseguido el tercer millón, pues es posible se dieran concesiones al Banco Alemán que permitieran asegurar su consecución, vamos á estudiar, en la forma más suscita posible, el ferrocarril al Ucayali.

En primer lugar hay que tomar la extensión, saber qué número de kilómetros hay que construir. Si la memoria no me es infiel, recuerdo que el señor Ministro de Fomento nos ha dicho que eran 496 kilómetros. Pero su señoría, que no es ingeniero, ¿ha pasado su vista por este mapa? (el orador muestra un mapa que tiene en las manos). Yo debo declarar con entera sinceridad que no conocía los estudios del señor Cipriani. Solamente en la mañana de hoy un amigo me ha dado este plano y posteriormente, en la antesala de la Cámara, el folleto que tengo aquí y que no he tenido ocasión de leer. Pero el plano está demostrando claramente que no es sino un trazo preliminar ó de estudio y de ninguna manera, de ejecución, ó, como se dice, definitivo. ¿No ve su señoría las enormes líneas rectas que este pla-

no tiene, no ve su señoría que hay 25 ó 30 kilómetros sin una sola curva? Pues en esa forma ¿créese su señoría que se construyen ferrocarriles? Persuadase el señor Ministro de Fomento que eso no es posible.

Cuando su señoría permanezca algún tiempo en el despacho hoy de su cargo podrá convencerse de que esto es imposible, que esto no es sino un croquis del primer estudio y nada más que eso. Su forma lo está diciendo; consulte su señoría con cualquier amigo suyo y verá que lo que le digo es cristiana verdad. En los planos definitivos de un ferrocarril existen sinuosidades constantes que en esta región como en ninguna otra tendrán que existir y con tanta mayor razón cuanto que están todavía vivas las palabras del señor Ministro de Hacienda, quien representando en ese momento al de Fomento, porque no estaba presente, nos decía que este ferrocarril iba á pasar á una altura de 4 mil pies sobre el nivel de los ríos, cosa que yo no acepté, pero que debe ser recordada por su señoría para darse cuenta de los enormes desarrollos á que ello daría lugar aumentando así la extensión de 255 kilómetros entre estos dos puertos; el Cuatziriqui y el puerto de Ucayali. Estudie el punto su señoría y, aún sin necesidad de subir á las alturas supuestas, se persuadirá de que el desarrollo del trazo definitivo llevará á mucho más de los 255 kilómetros.

Yo voy á darle á su señoría un ejemplo, porque aunque tampoco soy ingeniero me ocupo á veces de estas cosas.

Tratándose de la irrigación del valle de Ica, que su señoría comprende debo conocer yo, debo recordar á su señoría que la junta departamental de Ica contrató á un ingeniero bastante distinguido, el señor Pérez, con el objeto de que practicara un estudio preliminar que hiciera saber si ella era practicable.

El señor Pérez trabajó concienzudamente, hizo un estudio tan completo como un estudio preliminar lo requería y demostró que la obra era practicable. Acompañó á ese estudio un plano que ha sido publicado.

En ese plano aparecía el canal con treinta y cinco kilómetros, y un costo de 800 y tantos mil soles. Pero, persiguiendo los iqueños y sus re-

representantes, la ejecución de este canal, obtuvieron del señor Balta, Ministro de Fomento entonces, el envío de un notable y reputado ingeniero, el señor Sutton, para que practicara un estudio definitivo. Y si su señoría compara un plano con el otro, encontrará entre ellos la misma diferencia que hallará más tarde entre el plano que presentan hoy las comisiones y los estudios definitivos que se produzcan. El plano del señor Pérez daba un canal de 35 kilómetros, y el plano del señor Sutton uno de 114 kilómetros; el estudio del señor Pérez representaba un costo de 800 y tantos mil soles, y el estudio del señor Sutton lo estimaba en cinco millones ó nueve millones de soles (risas) según el ancho que se diera al canal.

Vea, pues, la honorable Cámara, cuán peligroso es dejarse impresionar por estos estudios preliminares, incompletos, que no demuestran otra cosa que la posibilidad de las obras; pero que, en manera alguna, pueden ser suficientes para decidirse á la ejecución de obras de tanta importancia y, mucho menos tratándose de la contratación de un empréstito como el que hoy nos ocupa, que puede significar la ruina del país y dando lugar probablemente al abandono de los mismos ferrocarriles que se quiere construir, con positivo, enorme daño, para la Nación.

Ese sería el resultado.

Se deduce de ahí que la extensión, ó sea el número de kilómetros tiene que ser aumentado, notablemente; quizás si llegamos á la cifra indicada de 700 y más, que yo ignoro, pero que indudablemente es de más de quinientos.

Pero vamos ahora al otro término del problema, esto es, al costo de la línea. Este libro trata de los ferrocarriles coloniales en Africa y tiene fecha de 1904. El señor ministro de Fomento lo tiene en su despacho y puede estudiarlo ahí. (Risas): (leyó).

"Ferrocarril de la Colonia del Cabo, por kilómetro, £ 6,000.

Ferrocarriles del Transvaal:

De Springs á Ermelo 4274

De Vereeniging á Harrismith 4750

De Vereeniging á Johannesburg 5255

Ferrocarriles de Rhodesia 6250

Id. de Uganda 5312

Id. Costa de Oro 5300

Id. Congo (vía de 0'75)... 7600

Todos estos datos son tomados de la obra "Chemins de fer Coloniaux en Afrique" por E. de Reuty; debiendo agregar que todos, excepto el del Congo, son de vía de un metro de ancho.

Pero hay aquí algo que bien vale la pena de hacerle saber al Sr. Ministro de Fomento, á fin de que esté prevenido contra cálculos más ó menos fantasmagóricos que han de hacerle en sus oficinas, olvidándose, voluntariamente de lo imprevisto.

El ferrocarril de Uganda, presupuesto en 56 millones de francos, primitivamente, y avaluado después en 75, costó, en definitiva, 138 millones. Esa es una región muy semejante á la nuestra; los espesos bosques, la dificultad de procurarse operarios aunque por causa diversa que aquí, las enfermedades de todo orden por razón del clima; las lluvias torrenciales (1 metro en 2 meses), todo, en fin, hace ver la posibilidad de que otro tanto ocurra aquí.

Vea, pues, V. E., que de todos estos ferrocarriles construídos en el Africa, que no tiene por qué decirse que sea un país más fácil que el nuestro, en los cuales hay que creer que se presentan más ó menos las mismas dificultades que para el ferrocarril del Oriente, aparecen cifras hasta de £ 7600 por kilómetro por vía más estrecha que la que aquí se proyecta.

¿Pero de qué se sorprende el señor Ministro, si tiene en su despacho cifras verdaderamente idénticas que le ha proporcionado el señor Wood, uno de los ingenieros que mandó á hacer esos estudios? Ese ingeniero ha avaluado, según se me ha aseverado, en 3 mil libras los primeros kilómetros y en más de 5000 los más avanzados, y es natural suponer que los demás adelante cuestan sumas ingentes, y tomando ahora, solamente, sin aceptarlo, los 500 kilómetros que nos indicaba el señor Ministro ayer y lo multiplicamos por 5000 libras, tenemos dos millones y medio de libras, de tal modo que no quedaría nada para la construcción de los otros ferrocarriles. Esto es perfectamente evidente, es absolutamente incontrovertible. En una discusión tranquila y razonada llegaríamos sin duda á la conclusión, de que to-

do el empréstito no bastaría para este solo ferrocarril.

Hay otros datos más ó menos iguales en este continente. Hay un estudio hecho por el señor Velazquez Jiménez del ferrocarril de La Paz á Puerto Pardo avaluado en £ 5500 cada kilometro. Hay también otro dato; que en otra oportunidad hice notar al señor Ministro de Hacienda: el ferrocarril de Panamá en que se ha avaluado cada kilometro en 10 mil libras, y no hay razón para comparar esa región con la nuestra porque aquella región está traficada hacen muchos años. Este último dato se me ha dado, no lo garantizo, pero casi tengo la seguridad de que es exacto. Por lo demás no tiene importancia, porque los otros bastan para comprobar mi aserto.

La sorpresa que causa el ver el cambio de rumbo operado en el Poder Ejecutivo no desaparece aún de mi ánimo, y cada vez se acentúa más. Yo no acierto á explicarme esta metamorfosis de contrato en autorización. Para mí el contrato está vigente y por ello lo he tomado en consideración, aunque sin entrar en sus detalles.

Voy á entrar ahora en la última faz que ha adoptado, declarando que lo hago con la más absoluta mortificación.

El contrato en este momento ha desaparecido para nosotros, y hoy no discutimos otra cosa que la confianza que podamos tener en los miembros del Poder Ejecutivo. Punto es este excesivamente delicado y al que voy á entrar, rogando á V. E. y á los señores ministros, queme perdonen si en algo les mortifico; repito, no me dirijo á las personas sino á los funcionarios públicos, y lo hago sola y exclusivamente en cumplimiento de mi deber; voy á ir más allá, Excmo. señor, por deferencia especial á V. E., no queriendo herir sentimientos de un orden más elevado, me voy á abstener por completo de ocuparme como debiera hacerlo, del cumplimiento ó incumplimiento que ha podido tener el programa del actual Poder Ejecutivo; no me ocuparé de ese punto.

¿Merece confianza el Poder Ejecutivo para otorgarle una autorización para contratar un empréstito de 3.000.000 de libras dedicadas á

la construcción de ferrocarriles? No; la respuesta no la doy yo, la han dado antes sus señorías.

Yo he dicho, al tratar diversos puntos que he tenido que tocar en esta discusión, cómo se han cumplido todas las leyes del presupuesto; y si he visto que ninguna de ellas ha sido acatada no puedo tener confianza cuando se dota á ese Gobierno de una suma cuantiosa para la construcción de una obra determinada y mucho más cuando se trata precisamente de una obra determinada y mucho más cuando se trata precisamente de la construcción de ferrocarriles, basados en una ley de la que se ha hecho verdadero escarnio, como he tenido ocasión de manifestarlo pocos momentos ha. He hecho ver ya en múltiples oportunidades, cómo se ha cumplido la ley del presupuesto y cuando, pocos días hace, tratábamos del presupuesto para 1907, yo dije que recordaría en cada momento la violación que de esa ley se hace permanentemente, y me proponía recordároslo hoy.

A mérito de un artículo, cuyo número no recuerdo en este instante, de la ley de 1874, el Poder Ejecutivo tiene el derecho de trasladar los fondos sobrantes de una partida á otra, cuando en esta hubiera falta de fondos. Pero el sobrante supone la ejecución, porque no puede haber sobrante cuando no ha sido empleada la cantidad asignada en la partida correspondiente. El artículo á que me he referido de la ley del presupuesto ha querido que cuando se manda construir un puente, por ejemplo, y sobre dinero del que se hubiere presupuestado, pueda él ser aplicado á la construcción de un camino ó de otro puente; pero en manera alguna ha podido esa ley autorizar al Poder Ejecutivo, al encargado del cumplimiento de las leyes, para hacer irrisión del presupuesto, en la forma que tuve el honor de expresar hace algunos momentos.

El hecho constante es este: en cualquier época del año, desde el 1.º de enero, casi, hasta el 31 de diciembre, hay decretos de traslación de partidos, á consecuencia de falta de fondos para llenar necesidades del presupuesto, y ello va á tal punto, señores diputados, que acabo de ver

la cuenta general de 1905, en que por acuerdos del Consejo de Ministros, de febrero de 1906, se autoriza la trasiación de fondos para partidas que fueron ejercitadas en 1905; es decir que se tomaron fondos para algunas partidas que no los tenían, y que aperebiéndose de ello algunos meses más tarde, se tuvieron que legalizar, que no otra cosa significan esos acuerdos del Consejo de Ministros que comprometen la responsabilidad de los que en ellos han tomado parte.

No se cumple ninguna de las disposiciones de nuestro presupuesto.

Así, cuando en la legislatura de 1904 se discutió aquí la necesidad de establecer una Escuela Regional de Agricultura y se votó con ese objeto una partida que viene figurando en todos los presupuestos, ¿sabe V. E. lo que de la Escuela Regional de Agricultura existe? El decreto por el cual se crea dicha escuela y el decreto nombrando al director y asignándole un sueldo de 200 soles mensuales. Ese distinguido profesor se queja de que no se le dé ocupación; pasa exactamente lo mismo que con los brigadieres de aduana que creó el señor Ministro de Hacienda y de que me ocupé en la legislatura anterior: no tienen mas que hacer que cobrar su sueldo. Eso es exactamente lo que ocurre en todos los ramos de la Administración Pública; no se hace sino crear empleados y dotarlos de sueldos: allí tenemos la misión del Poder Ejecutivo.

Si esto ha ocurrido, si esto, que los vemos pasar diariamente, hace dos años, no nos sirve de lección, no sé para qué nos sirve la experiencia.

La cuenta general de la República tiene por objeto hacer conocer al país la manera cómo se ha empleado sus dineros; y como ella no se estudia nunca, es necesario hacer saber al país, en ocasiones como ésta, cómo ha manejado los dineros públicos el Poder Ejecutivo.

Ahora bien, señores, cuando se trata de entregar á ese mismo administrador tres millones de libras, no podemos tener confianza de que los emplee en las obras de que se nos habla, pues que la experiencia reciente no los abona.

Es absolutamente indispensable que yo toque otras partidas, y aun-

que pudiera hacerlo con muchas, me ocuparé solamente de aquella que se refiere á la satisfacción de uno de los grandes ideales de los miembros del Gobierno: me refiero á la instrucción.

La partida de instrucción, que por primera vez figuró en el presupuesto de 1904 con la cifra de 20 mil libras, fué rebajada en la ley del balance á 10 mil, ¿y sabe V. E. cuánto se gastó de ella? Apenas dos mil y tantas libras; siete mil y tantas libras no fueron aplicadas. En 1905 se votaron 27 mil y de ellas se emplearon sólo 16,000. La malversación fué, pues, en los dos años, de 18 mil y tantas libras.

No son estas las únicas partidas de instrucción, Excmo. señor, que no han sido cumplidas; hay que agregar á ellas las de otras escuelas y colegios por más de cuatro mil libras, todo lo cual hace 22 mil y tantas libras que no han sido empleadas.

Y si uno de los ideales era la instrucción, y hemos votado fondos bastantes para ella, ¿no es verdad que no podemos tener confianza en quien así invierte los dineros para satisfacerlos? Pero se me dirá: habrá habido, sin duda, alguna otra aplicación más urgente que dar á este dinero; tal vez la integridad nacional estaba comprometida, y hubo necesidad de tomar los fondos de la instrucción para atender á ella. Nó, señores diputados, no ha sucedido tal cosa; examinad la cuenta general de la República que os se ha repartido, y ya que no podemos obtener nunca que se dé dictamen sobre ella, al menos sirva para el estudio individual, examíenla los señores diputados y encontrarán ahí que, á mérito del artículo que antes cité de la ley de 1874 que permite aplicar los sobrantes de una partida á otras del presupuesto, en 29 de mayo se expidiera un decreto por el cual se manda aplicar Lp. 2,000 de los fondos de instrucción para gastos extraordinarios, y así otras semejantes hasta por Lp. siete mil. Esta ha sido la aplicación que se ha dado á la partida de instrucción. Yo no voy á hablar de los gastos extraordinarios en detalle, porque es un asunto que mancha, es un asunto que me mortifica; toda la Nación lo conoce por los folletos repartidos, y lo entrego á la consi-

deración pública. Esto en cuanto á la aplicación de la partida.

Pero yo pregunto ahora: ¿qué se ha hecho con la instrucción misma? ¿Se han modificado las escuelas? ¿Se ha modificado su regencia? ¿Ha aumentado su número? Deploro la ausencia del señor Ministro de Instrucción, como antes la del de la Guerra. Su señoría se encontraría mortificado con lo que voy á decir. La partida de instrucción la habéis elevado en lo suficiente con fondos fiscales, departamentales y provinciales; para ello la habéis arrancado á las municipalidades, y todo esto apenas si ha servido para que disminuyan escuelas en muchos puntos de la República. No puedo deciros que en todas las provincias que representáis, pero por lo que á la mía se refiere, puedo decir que, una vez que se puso en ejecución la nueva ley, se suprimieron dos escuelas en la capital del departamento; varias en los distritos, manteniéndose con el carácter de mixtas las de la capital del distrito; exigiendo, con esta medida, á los padres de familia á hacer viaje diario de dos ó tres leguas para llevar á sus hijos á la escuela. Fué preciso que el prefecto de Ica, alarmado por la impresión que ello había causado, viniera á Lima y exigiera la reposición de algunas escuelas, para que aquello se modificara, pero sin aumento alguno. ¿Y no más veía un pedido del senador por Ica, que solicitaba el establecimiento de ciertas escuelas en Chincha, porque ahí no existían. Y, si es verdad esto, si lejos de crearse nuevas escuelas, se ha reducido su número, ¿en qué se han aplicado los dineros dedicados á la instrucción? ¿Era acaso prudente arrancar la instrucción á los municipios, que, por mal que estuviera, al fin estaban regidos por individuos que tienen interés en la educación de sus hijos? ¿No era más sencillo dejar la instrucción en poder de las municipalidades, por las que tan poca consideración se demuestra? ¿No era más correcto modificar la organización de las escuelas, nombrando delegados ó inspectores que fueran á poner en orden aquello? Eso era lo que aconsejaba la previsión; pero no se ha hecho eso. ¿Y por qué, Excmo. señor? Con el objeto exclusivo de nombrar nuevos empleados que vayan á recibir sueldo de la nación con esta partida.

Es necesario que venga hasta aquí el clamor público; es necesario que conste que, lejos de modificarse favorablemente la instrucción, estamos peor que antes, y que los llamados delegados no son otra cosa que aspirantes ó candidatos á las futuras diputaciones, sostenidos con los fondos fiscales de instrucción.

El señor **Presidente**.—Dispénsese su señoría que le interrumpa. Voy á suspender la sesión, por ser la hora avanzada; su señoría continuará en el uso de la palabra en la sesión del viernes.

Se levanta la sesión.

Eran las 7 h. 15 m. p. m.

Por la redacción—

R. R. Ríos.

25a. Sesión del viernes 31 de agosto de 1906.

Presidida por el **H. Sr. Juan Pardo**

Sumario.—Orden del día.—Continúa el debate del proyecto de autorización al ejecutivo para contratar un empréstito de tres millones de libras.

Abierta la sesión á las 4 h. 25 p. m., con asistencia de los honorables señores: Dancuart, Arenas, León, Irigoyen Vidaurre, Alvarado, Araoz, Barrón, Becerra, Bedoya, Belón, Bentín, Bernal, Bohl, Boza, Burga, Calderón, Carbajal, Carpio, Carrillo, Castro Eloy, Castro Felipe S., Cerro, Cordero, Cornejo, Cueto, Changanaquí, Dávila, Durand, Eguileta, Fariña, Fernández, Ferreiros, Forero, Gadea Alberto L., Gadea Amadeo, Ganoza, Gazzani, Galdres, Grau, Hermosa, Ibarra, Larrañaga, Larrauri, Lavallo, Luna Luis F., Luna y Llamas, Málaga Santolalla, Maldonado, Mantilla, Manzanilla, Maurtua, Menacho, Menéndez, Montoya, Morote, Núñez J. T. Núñez del Arco, Ocampo, Oliviera, Oquendo, Pacheco, Palomino, Pancorbo, Peña Murrieta, Pereira, Prado y Ugarteche, Racz, Ramírez Broussais, Revilla, Roe, Rubina, Ruiz de Castilla, Samanez J. Leonidas, Santa Gadea, Santos Schreiber, Secada, Solís, Sousa, Spelucín, Swayne, Tejeda, Ugarte Angel, Ugarte Eulogio, Ureña, Urteaga, Valcárcel, Valdeavellano, Valle, Va-