

honorable señor Prado y Ugarteche; por lo tanto, la situación de entonces era favorable al país, y, sin embargo, en esa misma época, éste se declaraba en bancada rota.

Pero esa no era la situación real del Perú; su situación verdadera, de potencia económica, la podemos ver hoy con entera claridad: el Perú era dueño de la inmensa riqueza que constituye, en manos de Chile, el principal elemento de su poderío y preponderancia, que le da el valor de 14 millones 449,598 libras por año, y que hubiera conservado el Perú, si no se hubiese aventurado en operaciones peligrosas que le trajeron el desastre en que las perdió.

Ahora no tenemos nada que pueda compararse á esa riqueza; ahora contamos con unos cuantos millones de soles, producto del esfuerzo y del trabajo, que debemos cuidar muchísimo, para que no se aniquilen de igual manera que se aniquilaron aquellas riquezas; por lo tanto, la comparación verdadera de una con otra situación nos aconseja hacer lo contrario de lo que pretende el partido imperante, que también lo fué en aquellas épocas funestas.

Se habla también de los probables, de los seguros rendimientos de los ferrocarriles, y se aconseja acometer su construcción con un empréstito, aguardando que esos rendimientos den como resultado una ganancia muy superior á lo que el Perú ha de pagar por esa operación de crédito.

Pero ya se ha demostrado hasta la saciedad que el del Oriente ha de ser á pura pérdida, y voy á demostrar ahora que los otros también van á serlo, aunque para ello me tenga que valer de argumentos expuestos ya, pero que es preciso reproducir, ya que también se ha reproducido el tema del empréstito y de cuya circunstancia espero que el honorable señor Prado no saque la conclusión que sacó ayer, de que el debate estaba agotado, sino que ha de convenir su señoría en que todos ellos están en pie, y que no obstante las bellas formas de su palabra, su discurso, que me ocuparé más concretamente de contestar, cuando se toca por encima, resulta hueco.

El señor Presidente (Interrumpiendo).—Me permitirá su señoría honorable que le interrumpa; pero lo avanzado ya bien me obliga á hacerlo, para levantar la sesión. Su

señoría continuará haciendo uso de la palabra en la sesión próxima.

El señor Sousa.—Perfectamente, Excmo. señor.

El señor Presidente.—Se levanta la sesión.

Por la redacción.—

L. E. Gadea.

27a. sesión del lunes 3 de setiembre de 1906

Presidida por el honorable señor Juan Pardo

SUMARIO.—Orden del día.—Se aprueban las redacciones de las resoluciones legislativas por las cuales se manda pagar un crédito á don Adriano Bielich, y se concede montepío á la viuda e hijas de don M. Sebastián Salazar.—Continúa el debate del proyecto de autorización al Ejecutivo para contratar un empréstito de 3.000,000 de libras

Abierta la sesión á las 4 h. 30' p. z., con asistencia de los honorables señores Dancuart, Arenas, León, Irigoyen Vidaurre, Alvarado, Barrón, Becerra, Bedoya, Eelón, Bentín, Bernal, Boza, Burga, Calderón, Carbalal, Carpio, Carrillo, Castro Elio, Castro Felipe S., Cerro, Cisneros, Cornejo, Cueto, Changanaquí, Dávila, Durand, Eheandía, Eguileta, Fariña, Fernández, Forero, Gadea Alberto L., Gadea Amadeo, Ganoza, Gazzani, Geldres, Grau, Hermosa, Larrañaga, Larrauri, Luna Luis F., Luna y Llamas, Málaga Santolalla, Maldonado Mantilla, Manzanilla, Maurtua, Menacho, Menéndez, Montoya, Morote, Muñoz Nájar, Núñez J. T., Núñez del Arco, Ocampo, Oliva, Olivera, Oquendo, Paheco, Palomino, Pancorbo, Peña Murrieta, Pereira, Pérez, Prado y Ugarteche, Róe, Ramírez Broussais, Ráez, Rubina, Revilla, Samanez Leoncio A., Samanez J. Leonidas, Santa Gadea, Santos, Schereiber, Secada, Solís, Sonsa, Spelucín, Swayne, Tejeda, Ugarte Angel, Ugarte Eulogio, Ureña, Urteaga, Valcárcel, Valdeavellano, Valle, Valle y Osma, Valverde, Velarde, Velarde Alvarez, Idaurre P. N., Villanueva y Sotelo, fué leída y aprobada el acta de la anterior.

Faltaron por enfermos, los honorables señores Chacaltana y Aspílla-

Se dió cuenta de los documentos siguientes:

OFICIOS

Del señor Ministro de Fomento, rubricado por S. E. el presidente de la república, remitiendo un proyecto que consigna en el presupuesto general para 1907, dos mil libras destinadas á las obras de agua, desagüe y desecación del puerto de Iquitos.

Se remitió á las Comisiones de Higiene y Principal de Presupuesto. Del señor Ministro de Gobierno, informando en el pedido del honorable señor Peña Murrieta, sobre las razones que han originado la demora en el establecimiento de la comisaría rural de Comas y Pariahuanca.

Con conocimiento de dicho honorable señor, se mandó archivar.

PROPOSICIONES

Del honorable señor Grau, disponiendo que en las causas contra los guardadores, es juez competente el del lugar donde funciona el consejo de familia.

Admitida á debate, se remitió á la Comisión Principal de Legislación.

Del honorable señor Ramírez Broussais, votando en el presupuesto departamental de Arequipa, 500 libras para la refección de la iglesia parroquial de Pampacolea, distrito de la provincia de Castilla.

Aceptada á discusión, pasó á las Comisiones de Obras Públicas y Auxiliar de Presupuesto.

De los honorables señores Oquendo, Luna Luis F. y Belón, aumentando la dotación de la gendarmería del departamento de Puno.

Admitida á debate, se remitió á las Comisiones de Gobierno y Principal de Presupuesto.

DICTAMENES

De la Comisión de Redacción, en la resolución que concede montepío á la viuda e hijas de don Sebastián Salazar.

De la misma, en la que manda pagar un crédito á don Adrián Bielich.

Dos de la Auxiliar de Justicia, en las solicitudes de indulto de los reos Juan de D. Cutimbo y Marcelo Muñainco.

De la de Demarcación Territorial, en el proyecto que crea un nuevo distrito en la provincia de Acomayo.

De la de Premios, en la solicitud de doña Jesús del Solar, sobre aumento de montepío.

Pasaron á la orden del día

Dos de la misma, en las solicitudes de doña Elena González, sobre gracia y en la de doña Amalia Román, sobre montepío.

Quedaron en mesa.

SOLICITUDES

De don Francisco S. Valdivia, sobre tramitación de un expediente.

De don Gregorio Castro, sobre gracia.

De doña Jesús Pitot y Antayo, sobre aumento de montepío.

De doña Amelia Núñez, sobre montepío.

Pasaron á la Comisión de Memoriales.

PEDIDOS

El señor Boza.—Exmo. señor: Pide que se excite el celo de la Comisión Principal de Hacienda á cuyo estudio pasó el proyecto que tengo presentado para que la honorable Cámara nombre una Comisión que se encargue de estudiar el presupuesto y de proponer las reformas convenientes para crear un fondo de obras públicas.

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

ORDEN DEL DÍA

El señor Secretario lee la Comisión de Redacción.

Exmo. señor:

El Congreso ha resuelto que se consigne en el presupuesto general de la república la cantidad de 893 libras dos soles, para pagar el crédito que reclama don Adriano Bielich.

Lo comunicamos á V. E. para su conocimiento y demás fines.

Dios guarde á V. E.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 31 de agosto de 1906.

J. J. Reinoso.—Carlos Forero.

Cámara de Diputados.

Lima, 3 de setiembre de 1906.

A la orden del día.

Rúbrica de S. E.

León

El señor Presidente.—Está en debate la redacción que se acaba de leer.

(Pausa.)

El señor Presidente.—Si ningún señor hace uso de la palabra se dará la redacción por discutida y se procederá á votar.

(Votación.)

El señor Presidente.—Ha sido aprobada la redacción.

Se da cuenta del dictamen que sigue:

Comisión de Redacción

Exmo. señor:

El Congreso, en ejercicio de la atribución que le confiere el inciso 23 del artículo 59 de la Constitución, ha resuelto conceder como montepío á la viuda e hijas del que fué oficial mayor de la honorable Cámara de Senadores don M. Sebastián Salazar, la pensión anual de 10 lrs. bras, sin descuento alguno.

Lo comunicamos á V. E.

Dios guarde á V. E.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 31 de agosto de 1906.

J. J. Reinoso.—Carlos Forero.

Cámara de Diputados.

Lima, 3 de setiembre de 1906.

A la orden del día.

Rúbrica de S. E.

León.

El señor Presidente.—Está en debate.

(Pausa.)

El señor Presidente.—Se va á votar.

(Votación.)

El señor Presidente.—Ha sido aprobada la redacción.

(Penetran al salón de sesiones los señores Ministros de Hacienda y Fomento.)

El señor Presidente.—Estando presentes los señores Ministros de Hacienda y Fomento continúa la discusión del proyecto de autorización para contratar un empréstito para la construcción de ferrocarriles. El honorable señor Sousa, dueño de hacer uso de la palabra.

El señor Sousa.—(En la tribuna.) Exmo. señor: En la sesión del día sábado manifesté que el proyecto de empréstito, materia del debate, era sustentado por el Poder Ejecutivo bajo el concepto de que siendo el único medio de llevar á cabo la construcción de ferrocarriles, que constituyen el anhelo nacional más vivo, la necesidad de realizar éste determinaba la de aprobar el proyecto.

Expuse que siendo cierta la segunda de las premisas de este silogismo, no lo era la primera, y que por lo tanto la conclusión era falsa y á este respecto tuve el agrado de presentar á la consideración de la Cámara las razones que tenía para considerar el empréstito como el más caro, el más ineficaz y el más peligroso de los medios imaginables, deci-

diéndome por el adoptado por naciones que han procedido con mayor prudencia, y han llegado á los resultados más satisfactorios en la realización de planes atinados de vialidad en su territorio, tal es el de otorgar garantías de seguro rendimiento á los capitales que en estas obras se emplean, para el caso de que resultasen improductivas por tiempo mayor ó menor; ó de subvencionar á las empresas que quieran acometerlas, con cantidades proporcionales al capital que se invierta, hasta llegar á la completa amortización de ésto en un número de años determinado. Medio fijados ya en la ley de 30 de marzo de 1904, pero que ni siquiera se ha intentado llevar á la práctica, por haber surgido muy prematuramente la funesta sesión del empréstito, é insistí en aclarar que estos medios ú otros que surgen de mil combinaciones que en la actualidad se usan por las empresas capitalistas y constructoras de ferrocarriles, acomodándose á todas las condiciones y consultando obtener servicios y rendimientos muy superiores á los que obtienen en los grandes centros comerciales del mundo, nos habrán permitido solucionar el problema, sin emplear el crédito en su forma menos onerosa, la del préstamo del dinero que supone la prenda, y el prestamista, con administración de aquella, según se ha inventado en el contrato que forma la base de la autorización que pide el Gobierno, para tocar en último término con el empresario.

Voy ahora á continuar tratando el asunto sobre aquellas dos bases en que se apoya el debate: los ferrocarriles y el empréstito.

Cuando se discutió la ley á que á cabo de referirme expresé el concepto que voy á repetir hoy, y que sostendré siempre con el mismo, sino con mayor entusiasmo: el Perú necesita para llegar al más alto grado del progreso, para ser una nación fuerte, rica y grande, á que seguramente la ha destinado la providencia, de fáciles y seguras vías de comunicación, que crucen su territorio, permitan extraer de sus inmensos yacimientos minerales que abundan en la cordillera de los Andes comprendida dentro de aquél, más que en ninguno de los otros países que dicha cordillera recorre, rique-

zas incalculables, que pongan en comunicación el principal centro de civilización y comercio, la capital de la república con todas las circunscripciones territoriales que lo forman, que permita la concentración rápida de sus elementos de defensa en el punto que se les necesite, que establezca el intercambio de unas localidades con otras, el desarrollo de las diversas industrias que lo variado de sus zonas haría implantar, que estreche los vínculos de la nacionalidad peruana y unifique su carácter y su civilización, y que permita sobre todo, señores, la explotación de sus minas, la más grande de sus riquezas, lo repito, pero en beneficio suyo y no en beneficio ajenos, como por desgracia tendría que suceder, como sucede actualmente con la de uno de sus centros más poderosos, cuando es el capital extranjero el que la hace por su cuenta; de esas explotaciones no queda en beneficio del país sino lo que se invierte en la mano de obra, yendo todo el grueso volumen del producto á incrementar la fortuna de otras naciones.

Pero esta concepción, es muy vasta, ella supone el trazo de un plan general de vialidad, previo detallado y concienzudo reconocimiento del territorio, cosa que por lo demás sería nueva entre nosotros, porque en la materia estamos más atrás que todos los estados que nos rodean; ya el Ecuador, por ejemplo, tiene trazado y realizado en gran parte ese plan, y Bolivia lo acaba de verificar y poner en ejecución mediante el contrato que celebró en mayo último con una empresa americana, al que me referí en la sesión anterior.

Cuando se discutía aquella ley, ya se había lanzado, por persona autorizada, la idea de establecer ese plan bajo la base de un ferrocarril longitudinal que recorriese nuestra costa, y tuve ocasión de expresar, con toda la moderación que la desconfianza que el escaso valimento de mi opinión me inspiraba, que nosotros debíamos ciertamente pensar en un ferrocarril longitudinal á lo largo de nuestro territorio, pero siguiendo la línea de las altiplanicies de la cordillera, con ramales hacia el oeste á los principales y más favorables puertos del litoral en el Pacífico, y hacia el este para conectarlo con los ríos más importantes de la re-

gión amazónica, porque este trazo correspondería mejor á los objetos que he enunciado, haría que el Perú ejecutase, en lo que le corresponde, el plan del ferrocarril panamericano, y tendría bajo el punto de vista estratégico la ventaja de no suponerlos dueños del mar, como tendríamos que suponernos, para adoptar el plan de un ferrocarril costero.

Yo objeté aquella ley considerándola como una concepción tímida e incompleta, que se basaba, únicamente, en la satisfacción de necesidades asiladas, pero no en la concepción del conjunto, dentro del cual cabe aquella, y al efecto invocé el ejemplo de varias naciones de América, que debiéramos seguir.

En la actualidad subsiste en toda su fuerza la urgencia de adoptar ese plan, y si el Gobierno nos lo hubiese formado, gastando las sumas de dinero que hubiera creído suficientes, empleando su actividad y su entusiasmo hasta llegar á una acertada concepción, sería digno de aplauso y aquí no encontraría sino facilidades y cooperación de parte de todos para realizarlo. Y si junto con ese plan, ya nos hubiese traído también el proyecto de llevarlo á cabo, en la medida de lo que permiten nuestros recursos gradualmente, y mediante la celebración de contratos de construcción basados en concesiones con garantía de rendimiento, ó con adjudicación de terrenos, ó con primas pecuniarias ó subvenciones proporcionadas al capital que hubiera que invertirse, no habría encontrado fronteras ni resistencias, todas las manos se le habrían tendido para ayudarlo; y si no habría obtenido la gloria, porque la gloria no es sino propia del heroísmo, habría tenido la conciencia del deber cumplido, y la Nación que reconocer que el Gobierno actual merecía su aprobación, cosa por cierto muy rara entre nosotros.

Pero lejos de eso, con la concepción absurda de un empréstito, con su voluntad rígida e incontrastable de hacer pasar á todo evento un empréstito, el peor de los empréstitos, deslumbrado con el brillo de los millones de banco alemán y de las instituciones que se han asociado para ofrecerlos, ha perdido el concepto verdadero de los intereses de la República, y se ha alejado enormemen-

te del camino que debiera seguir.

Nosotros los de la oposición tenemos el derecho de reivindicar la prioridad de la iniciativa en la idea de construir ferrocarriles y si algo debiera agradecer al señor Prado y Ugarteché, sería el recuerdo que ha traído á la Cámara de un proyecto presentado por mí, y del que me ocupar después, ue compruebe este hecho. No somos, pues, refractarios á la idea de la construcción de ferrocarriles, como falsamente se ha afirmado en esta tribuna; pero los queremos sin los males de inmensa tascendencia con que vendrían acompañados, por la desacertada concesión de los medios para conseguirlos, exactamente como sucedió en épocas no muy lejanas, que precipitaron al Perú á la bancarrota, á la desmembración y á la pobreza.

El empréstito.

Una de las razones de mayor apariencia que se ha aducido para demostrar su necesidad y su importancia es la que mediante él vamos á tomar asiento en el concierto de las naciones que disfrutan de los inmensos beneficios del crédito; que felizmente para el Perú ya pasó la verzante época en que tenía que valerse de mediadores plásticos que se internusieron entre él y los que le negaban su confianza, para cubrir la humillación del rechazo de su firma.

Pero señores, el crédito externo no se adquiere por el mero hecho de deber, es preciso además que esté sustentado por factores económicos y morales, q' constituyen eficaz garantía para el pago de lo que se debe; el incremento de la riqueza, la figuración en escala considerable en los grandes mercados del mundo, la estabilidad de las instituciones, la moralidad de la administración, el fiel cumplimiento de las leyes, el respeto de las libertades y de los derechos de los ciudadanos, la honradez y economía en el manejo de los caudales públicos; el conjunto, en fin, formado por la riqueza, el orden y la moralidad, es su seguro apoyo, y lo produce de por sí.

Un economista ha comparado al crédito con una liebre á la cual espanta el más ligero ruido, la más ténue visión del peligro, y pregunta: ¡El estado naciente de nuestra riqueza, la división que nos separa en todas las cuestiones de Estado, el casi embrionario desarrollo de nuestras

instituciones y las mil circunstancias que se ofrecen á nuestra contemplación, nos autoriza á creer que hemos llegado realmente á poseer aquella fuerza de resistencia á los embates de la desconfianza? No señores, y si alguna prueba queréis para demostraros lo contrario, la tenéis en el mismo contrato de empréstito que soñó á vuestra consideración el Poder Ejecutivo en el último Congreso extraordinario: la elevada tasa de interés, la garantía prendaria con derecho de ejercer funciones de soberanía para la administración y recaudación de la renta afecta, son otras tantas manifestaciones eloquentes, y vosotros lo habéis confesado, de que el Perú no puede presentarse todavía ante las finanzas del mundo, con toda la solidez de las naciones que realmente están en condiciones de obtener ventajas con el empleo del crédito.

Cualquier accidente producido por la naturaleza, cualquier acontecimiento perturbador de su marcha normal económica ó política, despertaría las más grandes zozobras en los tenedores de los títulos de su deuda, y éstos estarían sujetos á fluctuaciones violentas, que lejos de sernos favorables, acentuarían nuestro prestigio y podrían conducirnos á situaciones graves, porque además debiendo á los Estados fuertes, caeríamos bajo la acción de los medios modernos empleados por éstos para obtener el pago, aplicados ya en Venezuela: los cañones y los embargos.

Estas razones, que el país las siente, han determinado esa formidable corriente de la opinión pública, que ha llegado hasta vosotros, y de la cual habéis participado, no sé si & vuestro pesar señores del Gobierno.

Pero la Nación tiene otro motivo especial para ser enemigo de vuestro programa financiero, el de la experiencia, y el del horror al fracaso, que ya ha sufrido. Ella sabe, como yo he dejado dicho, que á los empréstitos de épocas casi recientes, debió su ruina de la que apenas se está levantando; ella conoce que el medio de los empréstitos ha sido malísimo entre nosotros, y si la suponéis consciente de sus actos, ó simplemente animada del amor á los éxitos, tendréis que convenir que tiene razón en rechazar un medio malo, un medio desacreditado por el fracaso.

Y este sentimiento lo habéis reconocido, repito, porque lo habéis declarado por boca de S. E. el Presidente de la República, quien nos confesó en su mensaje último, que fué preciso dejar sin sancionar la autorización para el empréstito en el Congreso extraordinario, que convocó para ello, porque la opinión pública se había levantado contra aquella.

Ese sentimiento de horror al fracaso lo tenéis comperetrado dentro de vosotros mismos. ¿No es verdad que su señoría el Presidente del Consejo nos prometió que durante la permanencia de los aptos en el poder, no llegaríamos por ningún motivo á la desgracia de papel moneda? ¿Y por qué esta promesa cuando el papel moneda es una forma del empleo de crédito que facilita grandemente la circulación de la riqueza e impulsa el desarrollo del comercio, preconizado por la ciencia económica y aplicado y sostenido con el mejor resultado en muchos países, como el Ecuador, por ejemplo, q' vive bajo su régimen de billete perfectamente convertible á la par con el oro que completa su caudal circulatorio? ¿Por qué? Porque también es un medio fracasado en el Perú, que junto con los empréstitos trae á la memoria e inspira el horror de la ruina, del oprobio y de la vergüenza á que nos condujo su empleo. (Grandes aplausos.)

Nos habéis dicho que habíais adoptado la resolución de recoger vuestra iniciativa para presentarla en época más propicia, y pues, el hecho de haber insistido sobre ella demuestra que, en vuestro concepto, ya aquella corriente de opinión ha cambiado, que ya habéis persuadido á los pueblos de su falta de razón para oponerse á vuestros planes, que

habéis desviado el torrente de la voluntad nacional, y que al cabo de menos de cuatro meses de labor eficaz, habéis conseguido hacer que cambie el criterio del país, favorable ahora á vuestros planes.

Pero ¿qué pruebas tenéis para pensar así? ¿Qué medios habéis empleado para llegar á tan maravilloso resultado?

La propaganda malsana y desleal emprendida por medio de la publicación de un folleto, repartido profusamente por las autoridades políticas, en que representábais á vuestro sabor las fases más favorables e imaginarias del empréstito, y se omitían, ó se tergiversaban las razones opuestas en contra? Con eso creéis que habéis convencido al país? Pero entonces lo suponéis incapaz de tener discernimiento, y de una volubilidad tal, q' si así fuese, habría sido mejor que no lo tomáseis en consideración para nada.

¿Acaso fincáis vuestro éxito imaginario en las demostraciones de q' fué objeto S. E. el Presidente, en su reciente gira por algunos departamentos del norte? Pero bien lo sabéis que ellas fueron debidas á la alta investidura del jefe del Estado y los sentimientos de consideración, de sincera consideración, que inspiran sus distinguidas prendas personales entre los numerosos amigos que tiene en aquellas localidades, y, finalmente, á las halagadoras expectativas de obras públicas y de construcción de vías férreas que hiciera á los pueblos que se las solicitaban, y que ojalá pudiese tener tanta facilidad para realizar, como tuvo benevolencia y entusiasmo para ofrecerlas.

Nó, señores, esos sentimientos de resistencia por las medidas cuyo nombre es sinónimo de las desgracias públicas no las borra ni el respeto al dignatario, ni el afecto por lo personal, ni las expectativas de las obras locales; ellos estarán latentes, ó se manifestarán activos y poderosos mientras en el Perú permanezcamos bajo la acción de los hechos que los produjeron.

Voy ahora á concretarme especialmente á contestar el discurso del H. señor Prado y Ugarteche, con lo cual concluiré de desarrollar el tema que inicié al comenzar á hacer uso de la palabra.

Voy á contraerme de manera especial á contestar la argumentación

con que el señor Prado y Ugarteche ha creído dejar desvirtuadas todas las razones aducidas por la oposición en contra del empréstito.

He de comenzar por agradecer que su señoría haya llamado la atención de la Cámara hacia un proyecto de reforma constitucional que presenté en la legislatura ordinaria de 1903 para que de las rentas generales de la nación se separara anualmente una buena suma, destinada á la construcción de ferrocarriles, porque con la referencia de su señoría, ha quedado comprobada la afirmación que siempre hemos hecho, de que lejos de ser enemigos de estas obras, las primeras iniciativas para su realización, han partido de nosotros.

Pero su señoría se ha referido á ese proyecto para encontrarme contradictorio conmigo mismo y para demostrar la tesis que planteo de que cuando los hombres están en el poder piensan de un modo, y que cuando se hallan alejados de éste, piensan de otro. Su señoría afirmaba con aplauso estrepitoso de sus amigos, que los demócratas, el H. señor Soussa en la altura eran amigos de los ferrocarriles, de los empréstitos; allí está su proyecto, que lo demuestra, que lo dice claramente; cuando ya no están en el poder combaten los ferrocarriles, combaten los empréstitos; estos fueron, poco más ó menos, las palabras de su señoría.

Tengo, señores, en mis manos el proyecto original, que lleva la fecha de 12 de agosto de 1903, época en que ya el malogrado señor Candamo ejercía la presidencia de la República. ¿Cree el H. señor Prado que en esa época los demócratas estábamos en el poder? No puede creerlo su señoría. ¿Ignora que es cierto lo que digo? No puede ignorarlo su señoría. Ha incurrido, involuntariamente, en una equivocación. Rectificado el error, queda desvirtuada la prueba de hecho aducida en favor de aquella tesis.

Después agregaba su señoría en ese proyecto se pretendía, nada menos que por medio de la creación de un artículo constitucional, que se separasen de las rentas públicas Lp. 300.000 anualmente para servir los capitales que se invirtiesen en la construcción de ferrocarriles; esto es, para servir los empréstitos, que al efecto se contratasen

Vamos por partes. Los hechos han enido á justificar plenamente mi idea de que los fondos destinados á estas obras, debían estar cautelados de la manera más celosa á fin de que se obtuviese su fiel inversión, por eso, no me parecía suficiente que una ley lo mandase, me parecía necesario que lo prescribiese la Constitución del Estado. Si el H. señor Prado y Ugarteche, escuchó las declaraciones del señor Ministro de Hacienda en la última legislatura extraordinaria, respecto á la inversión de las 255.000 libras destinadas por la ley de 1904 y los presupuestos generales respectivos á la construcción de ferrocarriles, en pagar dietas á los representantes y en ciertos gastos de salubridad. ¿Podría decirme que no tuve razón al pretender que se adoptase aquella seguridad? Considero muy honrado á su señoría para atreverme á pensar que me dije que no.

Voy ahora á probarle á su señoría que mi proyecto no contenía en manera alguna la idea de autorizar la contratación de empréstitos, y para ello no me voy á referir al espíritu de mi proyecto, sino á su sentido gramatical, á su letra muerta, que no se puede borrar, como lo decía su señoría; algo más, me va á bastar dar lectura completa á mi proyecto, para convencer á su señoría y á la Cámara de la verdad de lo que digo y desvanecer el error en que su señoría incurrió, probablemente porque no lo leyó completo ó con la suficiente detención.

El proyecto dice:

“Considerando: que la construcción de ferrocarriles en el territorio nacional, es el mejor medio de afianzar el progreso de la República y la unión y solidaridad de los pueblos que la constituyen. Que para conseguir tan importante elemento es necesario otorgar eficaces y permanentes garantías á los capitales que se inviertan; Ha dado la ley siguiente: Amplíase el título III de la Constitución del Estado con el siguiente artículo: De las rentas nacionales, y con preferencia á todo otro egreso, salvo el caso de guerra exterior, se separará anualmente la cantidad de Lp. 300.000, destinadas á HACER FRENTE AL SERVICIO DE LOS CAPITALES QUE SE INVIERAN EN LA CONSTRUCCIÓN DE LÍNEAS FERREAS EN EL TERRI-

TORIO DE LA REPÚBLICA, CON ARREGLO A LAS CONCESIONES LEGALES QUE SE OTORGUEN.

¿Dónde está la idea de autorizar la contratación de empréstitos?

¿Servir los capitales que se inviertan por sus dueños en la construcción de ferrocarriles, después de haber obtenido legalmente del Gobierno la concesión correspondiente, es tomar prestados esos capitales?

¿En la parte considerativa del proyecto, así como en la parte dispositiva, se trata de otra cosa que de fijar un plan de garantías de capital ageno, para que se invierta en provecho del Estado, sin que este responda del pago de dicho capital, sino del rendimiento de las obras?

¿Autorizar para ofrecer una ganancia es autorizar para prestar dinero, es dar autorización para pagarla?

No honorables señores. Sólo espíritus prevenidos para encontrar en todas partes la idea que buscan, puede haberlos inducido á encontrar en este proyecto, como los indujo encontrar en la ley de 1904, autorización para esa operación característica de crédito, que se llama empréstito, que no puede confundirse con ninguna otra de especie distinta.

El H. señor Prado y Ugarteche me hará la gracia de concederme que cuando presenté aquél proyecto estaba imbuido, como me encuentro hoy, de la idea de que el medio más adecuado y menos gravoso para conseguir la construcción de ferrocarriles, es el de las concesiones subvencionadas, cuando estos no sean productivos desde el primer momento. Ya he tenido ocasión de desarrollar este pensamiento, y de sacar el ejemplo de la República Argentina, que lo tuve muy presente cuando formulé aquella moción, y que es tan fecundo en formas de concesión, adecuadas para cada ferrocarril que se trataba de implantar en su territorio, por razón de su productibilidad, de su importancia política, comercial, estratégica, etc.

El H. señor Prado y Ugarteche se presentó como el paladín triunfador; armado de todas armas había estremecido por sus bases los argumentos de la oposición, los había aniquilado; por todas partes no contemplaba sino la ruina y la desola-

ción; y si un arranque caritativo de su parte, le movió á dejar con vida á sus adversarios, los vé, sin embargo, con el corazón atravezado, peseídos del miedo más horrible.

Veamos cómo había llegado su señoría á este resultado tan emocionante

Sus primeros disparos los dirigió al dictamen de la Comisión de Hacienda en minoría de la última legislatura extraordinaria. Para refutar el concepto contenido en este de que los empréstitos no debían levantarse sino para saldar situaciones extremas, ó para invertirse en objetos reproductivos, el H. señor Prado sacó el ejemplo de naciones poderosas del viejo mundo, y el de nuestros vecinos de la América del Sur, entre estos la República Argentina, el Ecuador y Bolivia y otros, países todos, que habían recurrido á los empréstitos para construir sus ferrocarriles, verdad, sin establecer que estos hubiesen sido ó no reproductivos.

Pero resulta de la comprobación que hice en la sesión de ayer, que en estas naciones de Sud América, no había ocurrido tal cosa, y deteniéndome de preferencia en el caso de la República Argentina, por la semejanza de su historia económica con la nuestra, por su acierto en salvar sus conflictos de este orden, tan digno de imitarse, y por la relación de simpatía que nos une á ese pueblo, con el cual estamos vinculados por el eslabón de oro que constituye San Martín encarnando estas tres características, muy difíciles de que les posea, como no las ha poseído americano alguno hasta ahora: su amor á la América; su amor á la libertad, y su amor desinteresado al Perú, en la República Argentina, repito, encontré que lejos de haber apelado á ese medio preconizado por su señoría, su red ferroviaria la había tendido mediante el sistema de concesiones, sin apelar á los empréstitos, sino en ocasiones rarísimas, y no con el mejor éxito.

De manera que la razón de autoridad alegada por su señoría el H. señor Prado y Ugarteche para aniquilar un punto del dictamen del H. señor Gazzani, está contradicha por sí misma.

El señor **Prado y Ugarteche** —Interrumpiendo). —No es exacto H. señor

El señor Sousa.—(Continuando)— Lo demostrará su señoría. Yo he tenido el gusto de suministrarle los datos que han estado á mi alcance para juzgarlo así.

De ellos aparece que de entre las veintitantas concesiones otorgadas por el Gobierno Argentino para la construcción de ferrocarriles, sólo se construyó con empréstito la línea central del Paraná al Uruguay y sus ramales, empréstito que no se pagó, y posteriormente la de Jujuy á la Quiaca, en dirección á la frontera boliviana, á consecuencia de un tratado entre las dos repúblicas, que tenía fijado un plazo perentorio para su terminación y que habría sido tal vez imposible conseguirla por medio de una concesión inmediata. Las demás líneas, repito, se hicieron y se hacen por concesiones no por empréstitos.

Pero voy á prevenir una observación, que probablemente me haría el H. señor Prado y Ugarteche, si contestase mi discurso, á fin de evitar tener que replicarle.

Por una ley de 10 de enero de 1896 fué autorizada la contratación de un empréstito de 50 millones de pesos, con 4 por ciento de interés anual y medio por ciento de amortización, para cancelar algunas ganancias garantías de 6 y 7 por ciento sobre ferrocarriles, que no habían sido pagadas; que las estaba debiendo el Estado y continuaban gravando sus rentas. De esta manera, me podría decir su señoría, se pasó de las concesiones á los empréstitos, porque estos son mejores que las concesiones.

Pero tal argumento carecería de verdad, porque en este caso el empréstito fué un magnífico negocio para la República Argentina, que en vez de servir capitales é intereses capitalizados ya, al 6 y 7 por ciento, resultaba sirviéndolos al 4 por ciento. Era justamente el caso sostenido por el H. señor Gazzani en su dictamen de minoría: "Los empréstitos son buenos cuando con ellos se hacen negocios que producen remuneración".

La Argentina comenzó por las concesiones, y cuando por circunstancias extrañas á estas y provenientes no de ellas mismas, sino de otras causas, no pudo servirlas, tuvo la salida de un empréstito en condicio-

nes ventajosísimas; pero si empieza por el empréstito, no habría podido salir sino por otro empréstito, que en casos semejantes, jamás puede ser mejor, si no que tiene que ser peor que el que le precede y lo motiva, porque viene después de que el crédito ha sufrido detrimento.

Cuando se hacen empréstitos en esta forma, pues, lejos de combatir la teoría sustentada por el dictamen de minoría, no se hace sino afianzarla con los hechos.

El señor Prado y Ugarteche.—(Interrumpiendo).— Para redimir las subvenciones, honorable señor.

El señor Sousa.—(Continuando)— Para redimir las subvenciones, cuando estas resultan más caras que el servicio de los empréstitos; es decir cuando el Estado gana dinero en el negocio; pero no para empezar por los empréstitos, que siempre resultan más gravemente onerosos que las subvenciones.

Su señoría para derrotar al H. señor Valcárcel tomó la ley de 1904 y haciendo referencias á algunas de sus disposiciones, especialmente al artículo 50. y al inciso (a) del artículo 90., dedujo, de manera docmática que el H. señor Valcárcel había estado en un error al afirmar que dicha ley no confería al Ejecutivo la autorización de contratar un empréstito.

No quiero insistir en este punto, del que me ocupé extensamente en la sesión de ayer, pero me basta llamar la atención del H. señor Prado y Ugarteche y de la H. Cámara á la circunstancia de que este honorable representante aducía como única razón la de que en esa ley había una disposición por la que el Gobierno resultaba garantizando de cierto modo los bonos que la compañía constructora y explotadora de los ferrocarriles, podía emitir, sin detenerse por un instante en analizar la forma y la extensión de esa garantía, materia que el H. señor Valcárcel había desarrollado con tanta amplitud y claridad, bajo un aspecto legal, y que yo me permití ayer analizar bajo otro punto de vista para llegar á la inamovible y absoluta demostración de que dicha ley no contiene, en ninguna forma ni manera alguna, tal autorización.

Después su señoría dirigió sus armas triunfadoras contra el H. señor Cornejo. Afirmó que este H. repre-

sentante había impugnado el empréstito considerándolo inconstitucional; pero que no era fundada su impugnación porque el empréstito era una operación perfectamente arreglada á la carta fundamental. Pero su señoría el H. señor Prado y Ugarteche sentó esta conclusión sobre su palabra de honor, muy respectable por cierto, que para mí tendría inequívoco valor; pero que en el caso presente, no puedo dársele, porque antes que la autoridad que en mí ánimo ejerce lo que su señoría dice, están por desgracia, los múltiples razonamientos, expuestos por el H. señor Cornejo, ampliados por el H. señor del Valle, y sostenidos por todos los demócratas que hemos intervenido en el debate desde la legislatura extraordinaria en que comenzó, y que mientras no se refuten con otros argumentos de mayor fuerza, ó se demuestre con razones, que aquellos no la tienen, permanecen y permanecerán de pie. No tengo, pues, porque insistir sobre este punto.

Luego su señoría emprendió el aniquilamiento del H. señor Boza, dijó que este caballero, refiriéndose á la lamentable situación en que estaba el Departamento de Ica á consecuencia de causas locales, de fenómenos anormales de la naturaleza, no podía deducir que el resto de la República no se hallaba en ese estado de florecimiento, de potencia económica, que se nota, con la excepción hecha por su señoría el H. señor Boza, por todos los ámbitos del territorio y que la dé aptitud para acometer sin riesgo, sin temores, la empresa de gravar el crédito con un empréstito. Pero el H. señor Prado y Ugarteche, se olvidó del Departamento de Puno, que hace poco, pedía suministro de subsistencias al Estado por carecer de ellas; se olvidó de Moquegua que está pereciendo por falta de cosechas y por la muerte de sus viñas; se olvidó de Piura en que hace más de diez años que no cae una gota de agua; se olvidaba de Lambayeque en donde se han perdido en varios años consecutivos las cosechas de arroz; se olvidaba de nuestros departamentos mediterráneos de los que las únicas noticias que nos llegan son de sus calamidades por efecto del trastorno general de la naturaleza en todas nues-

tras tierras pobladas. Se olvidaba su señoría de toda la República, y bajo el prisma de este olvido, es muy explicable que haya visto desvanecerse la argumentación del H. señor Boza, que permanece en su puesto mientras ocurra lo que ocurrá en la naturaleza.

Por último el H. señor Prado y Ugarteche me amenaza de muerte en la persona de mis argumentos, dispara contra mí sus armas y me vé herido y derrotado, por más que yo no hubiese sentido el efecto de su ataque.

Me estrecha contra mí proyecto de la legislatura de 1903; pero yo me sentía al abrigo de sus disparos por las consideraciones que hace poco expuse y que no tienen réplica.

Avanza un poco más y me dice: "Ya las crisis económicas de otros tiempos, no pueden ocurrir entre nosotros: el Perú tiene afianzado su crédito interno y ya á afianzar el externo presentando su firma al lado de las de los estados más poderosos del mundo. Un país que como el nuestro vé sus industrias en embrión, sus campos sin cultivo, su territorio sin pobladores, que lo que necesita es capital, va á experimentar una crisis, precisamente por la importación de capital, porque se le va á traer lo que necesita? No, eso es absurdo, eso no puede suceder. Los millones del empréstito se van á difundir por todo el territorio nacional, porque en todo él, se van á emplear en la construcción de los ferrocarriles, van á fecundar por doquier y no van á estancarse en sitio determinado. Nuestra potencia económica está asegurada por los cien millones que importa nuestro comercio exterior; ya no somos ese cuerpo raquítico que sucumbió bajo el peso de la cimera de acero que echó encima en otros tiempos."

Es evidente que el Perú goza en la actualidad de crédito interno; es bien con que ha entrado á su régimen, se lo debe á la administración del 95, que con sus acertadas disposiciones, su prudente y honrado manejo de los caudales públicos, su tino para recaudar e incrementar las rentas nacionales, hizo un país ordenado y probablemente próspero, si sigue por el sendero que le trazó.

Pero de allí á que esté en condic-

elones de emprender por rumbos peligrosos, á que se lance por el camino de contraer ingentes deudas, hay una distancia enorme, que no se vence con concepciones fantásticas, ni con optimismos ciegos.

No importa que el volumen de nuestro comercio exterior haya alcanzado las proporciones que se nos anuncian, las crísis por la intempestiva introducción de gruesas sumas de dinero, que rompen el equilibrio de los elementos económicos de un país, se han producido en idénticas ó mejores circunstancias de las que nos encontramos en la actualidad, puedo citar un ejemplo en la misma República Argentina, tomando textualmente lo que respecta de la crisis que se produjo el año de 1873, dice un eminente estadista de aquel país, el señor Terry, cuyo nombre es tan conocido:

“Las causas de la crisis de 1873-1875 caracterizaron, en parte, el período de expansión. El metálico importado al país por razón de la guerra del Paraguay y el empréstito de obras públicas de 20 millones de pesos—1871, recibido por el Banco de la Provincia de Buenos Aires en depósito á premio, produjeron pléthora circulataria, facilidades en los descuentos de los bancos; interés bajo, suba de todos los valores, especialmente en las tierras—mayor actividad comercial, y por último la especulación.”

Si examinamos cual era la potencia económica de la República Argentina en aquella época, encontramos con sus importaciones ascendentes á 45 millones 629 mil pesos, y sus exportaciones á 26 millones 996 mil pesos, rota la balanza económica por efecto de la introducción del numerario, que figura en aquellas; pero descontando este y, considerando la equivalencia del peso oro de 48 peniques con la de nuestro sol de 24, resulta que la Argentina, tenía una potencia económica como la nuestra actual, y que sin embargo se precipitó en el abismo, por no poder soportar un peso de numerario, poco más ó menos igual al que representa el actual empréstito.

Aquí tengo las apreciaciones recientes que ha hecho una autoridad que se impone á la consideración de todos, no sólo á la de nosotros, partidarios del empréstito, por la vincu-

lación que este va á establecer con ella, sino á la nuestra, que lo combatimos, pero que estamos perfectamente poseídos de la seriedad y la importancia de la institución bancaria á que estoy haciendo referencia, al Banco Alemán Transatlántico. En su última memoria anual, correspondiente al ejercicio de 1895, dice á la dirección central refiriéndose á su sección chilena:

“Además del gran movimiento industrial y comercial, se ha desarrollado una actividad febril en la creación de nuevas sociedades, en primer lugar para abrir las tierras de la Patagonia chilena y argentina al negocio de la cría de ganado, y segundo, para establecer nuevas oficinas salitreras en las provincias de Antofagasta y Taltal. También se dedicó esta actividad á la formación de nuevos bancos y empresas industriales, y en los últimos meses, á las empresas mineras. La emisión de 30 millones de papel moneda de curso forzoso, mencionada en la memoria del año pasado, ha fomentado notablemente este movimiento, y extendido el círculo de la especulación á la masa de la población de un modo casi alarmante, y es de desear que á tiempo y poco se calme el entusiasmo.”

Si en Chile, nación rica y próspera, el aumento de un medio circulante de 30 millones de pesos de 15 peniques, se han producido fenómenos alarmantes, que sintomatizan el período de alucinación de una crisis económica, podrá decirse que el Perú, que no se encuentra en aquella situación económica, se halla exento del peligro, por el aumento de su volumen monetario en cantidad mucha mayor que aquella suma?

Las leyes económicas se realizan fatalmente, no se les modifica por teorías ni apreciaciones más ó menos antojadizas. El equilibrio de los factores financieros es tan indispensable para la marcha regular de un país, como lo es la plomada para la construcción de un edificio; si se descuida de conservarla, bien pronto viene la falta de solidez, y se derumba sin que nadie pueda contemplarlo.

Ya en la actualidad tenemos iniciada la perturbación precursora del fenómeno: he tenido ocasión de manifestarlo en este mismo lugar:

la introducción de sumas considerables de dinero por la compañía minera y ferrocarrilera del Cerro de Pasco, que han ido acumulándose en la capital, han determinado exceso de medio circulante. El alce inmoderado de la prosperidad inmueble urbana, que no corresponde al valor real de los fundos, ni á un aumento proporcionado de la población, porque no obstante pagarse sumas fabulosas por terrenos situados en avenidas y calles lejanas á los centros de actividad y población, permanecen vacías la mayor parte de las edificaciones, y por todas partes de la ciudad de Lima, y sus alrededores, se envejecen los anuncios anunciando la locación, es un síntoma claro del gémen de la crisis, porque cuando hay abundancia de dinero, todos los tienen y todos procuran asegurarla; y como su inversión más segura se considera que es la de la propiedad inmueble, todos también acuden á adquirir esta, y se determina así una demanda inmoderada, que produce el alza del artículo solicitado.

La facilidad con que diariamente se forman sociedades para explotar negocios, generalmente mal estudiados ó fantásticos. La inflamación de los valores de algunas sociedades anónimas, como las que se han unido últimamente para construir el trust eléctrico, subiendo hasta el decúplo de su capital primitivo, en vista de provechos probables, pero no á consecuencia del aumento efectivo de ese capital, es otra de las tantas manifestaciones del estado enfermizo en que nos encontramos, ya vecino de la especulación y del desenfreno, que van á seguir hasta el fracaso final, con la introducción de los millones del empréstito.

Es un error el de considerar la moneda en sí misma como capital, la moneda no es si no un generador del capital, necesita transformarse en capital para que sea elemento de riqueza sólida, transformación que no se opera de golpe, y al contrario de lo que se supone generalmente, la superabundancia de moneda, detiene é interrumpe esta transformación, porque cuando la circulación monetaria es excesiva, funciona como capital en las transacciones en que se gana velozmente como la compra y venta de valores, presta-

mos de dinero, juego de azar, etc., y, en general en la especulación; y, como á estas operaciones se acude porque son reproductivas sin esfuerzo y prontamente, y va además a fomentar el lujo y el despilfarro.

Por eso es lamentable que se afirme que por cuanto en el Perú nuestras industrias están incipientes, nuestra agricultura descuidada y nuestra riqueza en general en estado naciente, es necesario que venga dinero, muchísimo dinero, cuanto dinero sea posible, que todo él tendrá colocación inmediata y prontamente reproductiva.

El dinero es necesario, pero á la medida que lo requieran las necesidades y el desarrollo de un país, y á esa medida viene, como va á todas partes. No es peligroso, sino cuando se precipita repentina y desatinadamente, como sucede en el caso de los empréstitos.

Otro error, que proviene de contemplar los fenómenos económicos fuera de las leyes naturales que los rigen, es el de asignar itinerario á las grandes corrientes del dinero. Difundido este por todos los ámbitos del territorio de una nación, no se acumula en determinado lugar, sino que fertiliza todos los puntos en que se invierte y se capitaliza antes de producir la pléthora, dicen los que piensan con ese criterio equivocado.

Pero, señores, con el dinero pasa lo que con las aguas que caen del cielo, mojan la tierra, pero se van juntando poco á poco, forman arroyos que van á los ríos, y los ríos forman las grandes masas líquidas que van al mar. Detrás del oro que se vierte en una provincia, van los comerciantes, los empleados, los proveedores, los negociantes de todo género, que á su vez están vinculados con los negociantes de los centros vecinos, á los que aportan el dinero que recojen, para que de la propia manera lo conduzcan al centro común, donde residen los que hacen las habilitaciones y suministros. Las capitales comerciales, son al cabo de poco tiempo los grandes estanques en que se reúne la corriente monetaria, que produce el fenómeno de las crisis, cuyo primer período es el de la alucinación por la enorme acumulación de este elemento y cuyo último período es el de la ruina, cuando esos estanques se vacían á su vez en otros centros que ejercen

su atracción, como aquellas la ejercieron en los sitios iniciales.

No son, pues, fundadas las observaciones que el H. señor Prado y Ugarceche ha dirigido á mi discurso de la legislatura extraordinaria última; y por lo tanto permanece en pie y sin lesión alguna los adalides que combatieron con fuerza invenible el empréstito: los argumentos de la oposición.

Y su señoría lo ha comprendido así, porque serenado un tanto de la excitación del combate, despejado el humo de la pólvora, y borradas las visiones de sangre y exterminio que agitaron su espíritu en el momento de sus ímpetus destructores, contempla vivos á los adversarios y los apostrofa:

—¡Sí! Vivís aún porque sois una fuerza; la fuerza de la resistencia, engendro del miedo y del error, sois los enemigos del progreso, representatis el elemento conservador y retrógrado que todo lo dificulta; que ligando el presente con el pasado, cree que siempre van á reproducirse las calamidades de otros tiempos, y no se imagina un porvenir halagador.

La ciencia aerna, esa metafísica antropológica que estudia los primeros principios, las primeras causas y las razones últimas de los fenómenos de la vida humana y de los acontecimientos sociales, la ciencia de la Sociología (grandes risas y bravos) os ha colocado en sus clasificaciones, os llama MISONEISTAS.

Pero cuando el H. señor Prado nos comenzó á hablar de misoneistas y á clasificarnos tan poco caritativamente, con el más rendido perdón que pido á su señoría, yo comencé ó no tomar la cosa en serio. Consideré que hablar de misoneistas en el Perú, de esa especie de secta que sólo existe en las regiones más oscuras del continente asiático, era una mera distracción de su señoría y mi imaginación se echó á vagar por las regiones del buen humor.

A medida que su señoría desarrollaba su pensamiento, el mío acompañaba al de su señoría, creando esta fantasía entrenida:

Me imaginaba ver un torrente caudaloso en momentos de una tempestiva y tumultuosa creciente. A su borde un grupo numeroso de personas, encabezadas por el más

gallardo y atrevido dentro de ellas, que se dirigía á otro grupo que había llegado también al borde del torrente, invitándolo á pasar juntos á la otra orilla, sin demorarse en rodear por el camino que conducía al puente, y aleanzé á pe "ir estas palabras:

"Es necesario pasar á la otra orilla, á pie sin miedo, no se necesita sino el esfuerzo, la acción. Ah! pero vosotros no queréis, porque sois unos misoneistas, que ligais el presente con el pasado y que porque otros se ahogaron en este sitio, pensais que nosotros nos hemos de ahogar también. (Grandes aplausos y bravos estrepitosos).

?No considerais que aquellos sucumbieron porque cargaban mayor peso que nosotros, ó porque sus músculos no estaban tan desarrollados y tan fuertes como los nuestros?

"Dejaos de preocupaciones, ¡Vivid! Acorredme en esta cuita que además de ser fuerte, será duradera, y aunque sucumbabos todos, habremos dado un paso en el sentido del progreso. (Grandes aplausos y bravos). ¡Unid vuestras manos á las nuestras y adelante! (Aplausos).

Como los misoneistas no se dejaron persuadir por estas razones, avanzó un grupo de cinco progresistas y les dijo:

"Ya no es tiempo de pláticas ni sinrazones, callad esa boca, que á boca cerrada no entran moscas, y al río...."

No concluí, Excmo. señor señor, mi fantasía, no me finjí el desenlace, así es que no sé si al fin entraron todos al río, los unos con su voluntad, los otros á pesar de la suya, y si se ahogaron ó no todos; pero es probable que así habría concluído si hubiera continuado mi abstracción. (Prolongados aplausos).

He ocupado, señores, vuestra benévola atención por más tiempo que el que hubiera deseado. He cumplido mi deber manifestandoos mi manera de pensar sobre este importante asunto, y os doy, como la vez anterior, mil gracias por el favor que me habeis dispensado al escucharme.

(Aplausos prolongados, que acompañan al orador hasta que ocupa asiento entre los miembros de la minoría, de quienes recibe felicitaciones).

El señor Presidente.—El H. señor Pereyra tiene la palabra

El señor Durand.—Entiendo, señor Presidente, haber pedido la palabra antes que el H. diputado por Celendín, pero, por cortesía á la mesa y á mi distinguido amigo el H. señor Pereyra, cedo la palabra para en seguida hacer uso de ella.

El señor Presidente.—Debo manifestar á su señoría que el H. señor Pereyra se había acercado á la mesa con anterioridad á su señoría á pedir la palabra.

El señor Durand.—En secretaría, Exemo. señor.

El señor Presidente.—Si H. señor. A no haber sido así, no le habría otorgado la palabra, antes que á su señoría.

El señor Durand.—Creo que ese procedimiento no es reglamentario. En secretaría sólo se fundan los votos; es durante la discusión que se pide la palabra, y yo, repito, que la cedo por cortesía.

El señor Pereyra (ocupa la tribuna.)

Exemo. señor: Va á parecer extraño á V. E. y á la honorable Cámara toda que yo tercie en este debate, porque han de suponerse, lo que es correcto, que no soy entendido en achaques ferroviarios, y mucho menos en cuestiones económicas y financieras de la calidad de la que se disiente: pero obligeame á ello mi condición de representante de la Nación. Debo explicar con claridad y conciencia el motivo de mi voto; obligeame á ello el mandato de la provincia de Celendín que pertenece á una de las secciones territoriales beneficiadas con la ley de octubre de 1905; y obligeame, por fin, el hecho de pertenecer, con honra altísima para mí, á la Comisión de Constitución en la que VE. tuvo la bondad de considerarme y cuyo dictamen he suscrito con noción clara y convencida de que procedía honradamente y para bien de la patria.

Solicitada por el Poder Ejecutivo la autorización necesaria, á fin de realizar el empréstito por 3.000,000 de libras para dar cumplimiento á las leyes de marzo de 1904 y octubre de 1905, apesar de la metamorfosis sufrida por el contrato de empréstito, no han cambiado los argumentos; porque según la expresión del H. Diputado por Camaná, lo que es bueno para combatir lo uno, es bueno para combatir lo otro; es decir, el fin siem-

pre es el mismo, siempre político, siempre de celosa taxativa.

Ha comparado su señoría con la vivacidad de imaginación que posee, y con el talento rarísimo que le reconoce, este proyecto al Proteo mitológico. Ha de permitirme SSa. que yo varíe la comparación: es natural, nuestras apreciaciones tienen que ser distintas tratándose de este asunto, y hemos de ver por esto los objetos á través de distinto cristal. Yo creo, Exemo. señor, ver en el proyecto de empréstito al Anteo mitológico, hijo de la tierra que cuantas veces tocaba con ella se levantaba con vigor y fuerza nueva.

Este proyecto de empréstito hábilmente metaforizado al tocar esta vez con la opinión pública, ha adquirido fuerza rara y se levanta para oprimir con los corolarios del progreso á los ídolos de la oposición. (Aplausos.) Pero abandonemos el mito y entremos en la realidad de las cosas.

Yo he principiado por declarar que no soy entendido en estos achaques y que no hubiera hecho uso de la palabra, si no mediaran las razones que ya expuse; porque, además, la autorización solicitada por el Poder Ejecutivo y los dos dictámenes en ella recaídos permanecen hasta aquí intangibles.

No obstante he de seguir á sus señorías, los HH. diputados de la oposición, en el camino que me han trazado. Suplicándoles me perdonen, si los comparo con aquel general portugués q' mandaba hacer fuego nutritivo siempre que no hubiera enemigos en el campo.

Los argumentos de los señores diputados de minoría han herido puntos que no están en debate y que apenas si tienen afinidades muy lejanas con la autorización solicitada por el Ejecutivo. En ese camino los diputados de oposición están ya vencidos también por la mayoría: el H. señor Ministro de Hacienda primero y el H. señor Prado después, han reducido á polvo esas que parecían montañas de granito. No obstante he de seguir á sus señorías en la relación de los argumentos que aquí han producido: primero la improductividad de los ferrocarriles, sobre todo del ferrocarril al Ucayali; segundo, el argumento que se refiere al desarrollo de la línea, desarrollo que según el H. señor Valeárez no había sido tomado en consi-

deración por el señor Cipriani; tercero la posibilidad de construir los ferrocarriles con nuestros propios recursos, y cuarto, he de tomar también en consideración, el más importante de los argumentos, aquel que considera á la opinión pública, como adversa al contrato de empréstito.

El H. señor Valcárcel ha sostenido la improductibilidad del ferrocarril al Ucayali y hemos de convenir con su señoría, por el momento; pero dada la vasta, la magnífica ilustración de SSA., ha de convenir comigo en que los ferrocarriles se construyen en todas partes del mundo por dos motivos, mejor dicho, dos géneros de industrias son los que atraen los caminos de hierro: la industria minera y la industria agrícola. Cuando se construyen ferrocarriles por el primer motivo, son las minas conocidas, catedadas, estudiadas y de productos ya tangibles las que atraen á los ferrocarriles. La razón es sencilla, no habría capitalista, sociedad, empresa, nación alguna, que empeñara grandes capitales construyendo ferrocarriles en una verdadera aventura. Proceder así es decir, construir ferrocarriles sin minas conocidas y de productos tangibles, sería lo mism o que arrojar lingotes de oro en el fondo del mar con la esperanza de que después creciesen sobre las aguas cristalinas, arbolitos que nos dieran como fruto libras esterlinas.

No sucede lo mismo cuando se construyen ferrocarriles para amparar la industria agrícola, para procurar su creación, desarrollo é incremento; la razón es también sencilla: nadie cultiva en bosques y terrenos aislados, por muy feraces que ellos sean, cuando no existen medios posibles, eficaces, prácticos, remunerativos, de comunicación con las plazas de consumo.

Esto pasa con el ferrocarril al Ucayali: una vez construido, será práctico y de remuneración cuantiosísima; él iría á crear allí la industria agrícola, y también la ganadería, por mucho que sus señorías nos crean visionarios, y por más que aquí se haya refutado el informe del distinguido ingeniero señor Cipriani, quien no puede venir á defenderse desde lo alto de esta tribuna, en el seno de la H. Cámara.

Tratando este punto, Exmo. se-

ñor, he de tener que separarme, an tanto, de la línea que me había trazado, porque algunos artículos publicados en "La Prensa", han sido tomados en consideración por el H. señor Boza, sin duda para dar preferencia, como la dieron los autores distinguidos de esos artículos, al ferrocarril de Paita al Marañón.

Tengo que dejar constancia de que, en mi concepto, todos los ferrocarriles son buenos, y ojalá fueran tantos como nuestros buenos pensamientos; y tan múltiples, como los ríos que riegan la región trasandina; pero por el momento, atendiendo á las condiciones del erario nacional y á las necesidades del país, tenemos que convenir en que el ferrocarril que se presenta como indiscutible y de construcción inaplazable, es el ferrocarril al Ucayali. El ferrocarril de Paita al Marañón sería menos defendible, é iría á amparar únicamente una frontera nacional; el ferrocarril al Ucayali va á reunir mejores condiciones de defensa, á amparar dos fronteras distintas de nuestro territorio y á comunicar el Oriente con la capital de la República. Y ya que se compara las redes ferroviarias con las arterias, hay que convenir en que esas redes deben converger en el centro, para tomar, por decirlo así, la sangre vivida del corazón nacional.

De otro lado, como va io dije, los ferrocarriles que van á formar la industria agrícola, al hacerlo, deben escojer los terrenos capaces de producir los mejores frutos.

Las tierras que se extiendan en las orillas del Alto y Bajo Marañón son capaces de producir todo; pero tratándose del jebe, por ejemplo, el jebe que ahí se produce, y que por consiguiente puede cultivarse, es el jebe blanco—"Huay Rober"—cada árbol produce un kilo por año, que representa para el productor tres soles y 30 centavos para el Estado.

En los terrenos que se extienden á orillas del alto y bajo Ucayali, los árboles gomales que se producen y que por consiguiente se pueden cultivar son el jebe negro ó el oro negro del Perú como se le llama.

Cada planta produce 5 kilos por año, que representa para el industrial 25 soles y un sol para el Fisco. De manera que mientras el ferrocarril al Marañón será productivo de-

pués de 50 años, por ejemplo, el ferrocarril al Ucayali será productivo después de 8.

Este argumento decisivo y palmaria no lo he inventado yo, los datos me lo han suministrado hombres de trabajo, fortuna y conoedores prácticos de esa región, entre ellos el señor Morey, actual Senador por Loreto.

Entiendo que estos datos tal vez de alguna manera convencerán al señor Sousa de que felizmente y para satisfacción de nuestro patriotismo el ferrocarril al Oriente no va á ser improductivo. Ya lo dije y vuelvo á repetirlo, por el momento los ferrocarriles que van á amparar la industria agrícola no son ventajosos, pero, muy luego son de verdadera eficacia y realmente productivos.

Nos aconsejaba el ilustre Diputado por Bongará que construyamos primero Ianchas, que adoptemos todas las medidas que nos den facilidades para navegar los ríos, que mandemos construir una flotilla, que construyamos astilleros, que amparen nuestro derecho en la frontera del Oriente y que después construyamos el ferrocarril. Perdóñenme SSa. que agradeciéndole su galante consejo, se lo devuelva. Los civilistas no hemos pretendido que se principie por el fin, sentamos las cosas y de ellas queremos derivar y derivamos conclusiones eficaces, de progreso y de provecho nacional. Otro de los argumentos usados aquí primero por el señor Valeáreel, ratificado después por el señor Boza y por el mismo señor Sonsa, en la sesión del sábado, es el que se refiere al desarrollo de la línea, desarrollo que según SSAs. no está considerado en el estudio practicado por el ingeniero señor Cipriani. Como no soy entendido, como no soy técnico en la materia, he consultado con dos ingenieros, uno de ellos distinguido colega nuestro en esta Cámara, y de las explicaciones que ellos me han dado he concluído por convenceme que ese desarrollo está considerado. Efectivamente partiendo de Puerto Murtzman en la desembocadura del Pancartambo en el Perené y tomando la línea mareada en rojo firme, se ve que el ferrocarril es practicable según el estudio del señor Cipriani. Siguiendo después esa línea; y apartar de todas sus sinnosidades, con la medida kilométrica, nos encontra-

mos con el kilómetro 10, 20, 40, etc. hasta el kilómetro 250 en la desembocadura del Schahuaya en el Ucayali. Esa medida por así, aplicada á una línea tan sinuosa, está indicando por sí misma que se consideró el desarrollo. Pero fuera de esto, fuera de las explicaciones que me han dado esos dos señores ingenieros, hay en el folleto mismo del señor Cipriani, en su informe quiero decir, en la página 2, algo que el H. señor Valeáreel indudablemente no vio por voluntaria distracción. Dice así: 'leyendo.) "El plano ha sido levantado, pues, á brújula....."

En este párrafo, al que ya no quiero dar lectura hasta la parte final, se demuestra de una manera palmaria que el desarrollo de la línea, efectivamente, estaba considerado.

Los honorables diputados de la oposición han sostenido aquí con vigor que los ferrocarriles pueden hacerse con los recursos propios con que el país cuenta. En esta parte no me voy á detener. El H. señor Diputado por Lima en su discurso del sábado, ha refutado vitoriosamente, probando como no había recursos para hacer esos ferrocarriles. Efectivamente: restituída la escala del 55 y realizados los aumentos más ó menos equitativos; pero no del dto justos, no veo como los distinguidos diputados de la oposición puedan encontrar medios de realizar economías.

A medida que los países crecen por sus progresos, se multiplican sus necesidades y la vida encarece. De manera que, por ejemplo, los que vivían en 1900 con 50 soles, hoy para vivir les es forzoso que gasten 60.

Pero toda la verdad, la verdad profunda, la verdad palmaria, en este punto, la voy á demostrar al H. señor Valeáreel, con las palabras mismas del distinguido Diputado señor Valeáreel.

Cuando se disentía el año próximo pasado el proyecto de ley sobre creación del distrito judicial de Loreto, tratándose de los sueldos ó haberes que deberían percibir esos magistrados, nos decía SSa. el honorable señor Valeáreel en un discurso brillante, y con mucha razón: ¿cómo queréis que los jueces sean independientes, los magistrados inteligentes, probos, honrados y distinguidos, si no acudís con los medios necesarios de remuneración legítima? Los hombres de talento, los juristas, aquellos

que valen algo, no irán allí; irán esos que pertenezcan al proletariado del foro. ¡para qué! Para escarnecer la justicia y vender el derecho.

Pues bien, Exmo. señor, si esto es así, y si no se puede establecer economías sin rebajando sueldos ó suprimiéndolos, ¿cómo es posible construir ferrocarriles con los recursos propios del Estado, retrotrayendo, podemos decir así, los progresos del país, y con él las conquistas adquiridas con el verbo pot y luminoso de su señoría?

La prensa, en parte y los honorables diputados de la minoría consideran á la opinión pública como adversa al contrato de empréstito. No hay tal opinión adversa, Exmo. señor: lo que hay es pesimismo como lo decía el ilustre diputado por Lima. Pero este punto ha sido vitoriosamente refutado por el H. Sr. Prado y Ugarteche; por consiguiente, apenas voy á tocarlo.

Tratándose de opiniones, los argumentos que más valen son indudablemente los de hechos.

Yo voy á colocar frente á frente de los diputados demócratas á un demócrata distinguido, altamente colocado y que les merece, sin duda, estimación muy particular; el señor don Juan Manuel Loli, presidente del partido demócrata en el departamento de Arequipa, no hace mucho escribió al doctor López, senador por ese departamento, y de esa carta me ha permitido tomar las siguientes palabras textuales.

El señor Gazzani.—(Por lo bajo) Vamos á ver.

El señor Pereira.—(Continuando) "Conviene la construcción del ferrocarril al Oriente como una necesidad imperiosa é inaplazable". (Aplausos)

El señor Gazzani.—(Por lo bajo) Ha dicho bien, por supuesto (Risas)

El señor Pereira.—(Continuando) La opinión del señor Loli la profesan todos en la República y los que venimos de afuera la tenemos y la profesamos con franqueza.

Si fuésemos á computar la opinión pública por los 200, 400 ó mil jóvenes distinguidos que concurren á dar animación y vida al debate parlamentario, quizá si dijéramos que la opinión pública os ampara; pero habéis olvidado nuestro carácter nuestra raza, nuestras tendencias y, sobre todo al espíritu infinito de mi-

sericordia de nuestro pueblo. ¡O acompañá á veces con sus aplausos por piedad y por favor! (Aplausos) Está acostumbrado á recibir en sus brazos á los vencidos á los que son menos: de allí que multitud de veces acompañe, como he dicho, por piedad y misericordia. (Aplausos prolongados)

Pero la opinión pública, la opinión dominante en el país, no os acompaña; esa opinión tiene levantada el hacha y puesta la segar en la raíz de los partidos inútiles. Todos los árboles que no han dado frutos de civilización y progreso para el engrandecimiento de la Patria, invitándola á temer parte en el Banquete de las naciones grandes, todos esos árboles serán cortados. (Aplausos.)

Pero no son estos, señor Exmo., los argumentos que han podido aducirse, ó refutarse con motivo de la autorización solicitada por el Ejecutivo, para realizar el empréstito.

Los diputados de la minoría no han querido herir absolutamente ninguno de los puntos que decían relación al debate.

Los diputados de la oposición han debido demostrarnos que aquello que afirmábamos nosotros no era la verdad; los diputados de la minoría han debido decirnos que la autorización solicitada para realizar el empréstito no procede constitucionalmente; han debido decirnos que la autorización solicitada para organizar la compañía que debe recaudar la renta afecta al servicio del empréstito era anticonstitucional; han debido robarnos que el tipo del interés del 92 y medio por ciento señalado á la emisión del empréstito era inconveniente para los intereses del país; han debido demostrarnos, finalmente, que el interés y el tipo señalado á la amortización era inconveniente para el erario nacional.

Pero estos puntos, Exmo. señor, no los han querido tocar; y muy lejos de eso: tan intangibles, tan inserviables eran para su señorías el proyecto de autorización y los dictámenes recibidos en él, que han tenido necesidad de escoger una falta de sintaxis natural, prefiriendo esa sintaxis á la figurada.

Desgraciadamente el más vigoroso combatiente del contrato de empréstito no podría hacer uso ya de

esos argumentos, porque su señoría ha quedado convertido no en Proteo metamorfoseado, sino en Prometeo encadenado, no para que nadie le devore las entrañas, sino para que que le encadenado simplemente por las trabas y taxativas que le impone el reglamento de las Cámaras. (Aplausos).

En este estado las cosas, Excmo. señor, no quiero distraer por más tiempo la atención importantísima de la Cámara; si acaso tuviera necesidad de hacerlo más tarde volveré á solicitar la palabra; mientras tanto solo quiero señores, que todos procedamos con franqueza: los diputados de minoría que no creen conveniente el empréstito simplemente, porque no tienen confianza en el Poder Ejecutivo que lo digan con franqueza; en cambio, los que tenemos confianza, aquellos que esperamos en el progreso futuro grande y magnífico del país, esos le prestaremos nuestro voto, seguros de que, la página que ocupemos en la historia será limpísima y no cubierta de oprobios. (Aplausos).

El señor Presidente.—El honorable señor Durand tiene la palabra.

El señor Durand.—(En la tribuna).—Señor Presidente, voy á exponer á la honorable Cámara y con ella al país, las razones que tengo para estar en contra de la autorización solicitada por el Poder Ejecutivo, para realizar un empréstito de tres millones de libras.

Voy á hablar con la franqueza y claridad á que nos ha invitado el honorable señor Pereyra; y para hacerlo, todas las razones ó argumentos que voy á aducir, los dividiré en tres partes:

En la primera me ocuparé del ferrocarril al Perené:

Si el Gobierno ha cumplido con efectuar los estudios que le preceptúa el artículo 14 de la ley de 30 de marzo de 1904. Si el Gobierno ha propuesto ó no las verdaderas conveniencias nacionales, aprobando un trazo inconveniente.

Demostraré que los estudios del ferrocarril al Oriente, no están hechos ni hay más estudios hasta el presente, que el de realizar el empréstito con ó sin la voluntad nacional.

En la segunda parte trataré de demostrar que dentro del presupues-

to general de la República pueden hacerse los ferrocarriles; con la cantidad destinada para la amortización del empréstito que piensa realizarse ó aumentada con las económicas propuestas por el honorable diputado por Camaná..

Y al final expondré las razones que tengo, que tiene el partido liberal y que tiene el país todo, para estar en contra de la autorización, ateniéndonos á los antecedentes del Gobierno en el manejo de los mismos asuntos de ferrocarriles y de los que pertenecen á la cartera de Hacienda.

Con números, con datos enviados por el mismo gobierno, probaré que con esos pretendidos estudios de la vía al oriente que, desde ahora la declaro inconveniente por la ruta que se señala, aún en el caso de destinarse á ella los productos del empréstito, ese gasto ya á ser estéril.

No voy á inventar datos, voy á comprobar mi aseveración con los mismos enviados por el Gobierno en orden á distancias, gradientes, etc.

Sostendré que ha preferido una ruta inferior, á la vez que defendré un derecho sagrado de los pueblos que me han dado su representación: derecho que al mismo tiempo armoniza con el interés nacional; de otra manera no me ocuparía de él.

Los datos que voy á leer son enviados por el señor Ministro de Fomento á solicitud mía y con acuerdo de la Cámara.

Para comprobar que esta argumentación está dentro del punto en debate, me basta citar el inciso C del artículo 10. de la ley de marzo de 1904. (leyó). Por esto no me ocuparé del ferrocarril de Paita al Marañón, ni del Cerro de Paseo á Yurimaguas.

Comparemos los estudios del gobierno y si en vista de estos estudios insuficientes puede permitirse que se realice un fuerte empréstito destinado para una obra que va á ser prácticamente inútil.

Para conseguir evidenciar esto me voy á permitir hacer un simple paralelo entre el ferrocarril que parte de la línea indicada, es decir de un punto comprendido entre la Oroya y el Cerro á un lugar navegable en toda época en el Bajo Ucayali-Pu-

calpa á la boca del Pachitea.

Estos dos puntos están á 26 kilómetros en línea recta y 60 kilómetros siguiendo las sinuosidades del río.

El punto terminal designado por el ingeniero Cipriani y sostenido por el Gobierno que acaba de mencionar el honorable señor Pereyra, es la desembocadura del río Shahuaya. Los datos del gobierno dan una profundidad al Alto Ucayali entre Ipania y Cumaria, donde se halla la desembocadura del Shahuaya de un metro veinte centímetros y un ancho de cincuenta metros.

La profundidad del Bajo Ucayali en Pucalpa, conforme á los mismos datos, es de cinco metros cuarenta, esto es, cinco veces más profundo y el ancho es de mil á mil doscientos metros, es decir, veinticuatro veces más ancho. Estos son los términos de las dos rutas. Se ve, pues, que la proyectada y sostenida por el Gobierno—la del Perené—donde va á gastarse con precipitación el producto del empréstito, llega á un punto cinco veces menos profundo y 20 á 24 veces menos ancho. Tenemos, pues, que entre los dos puntos terminales no hay siquiera comparación. Hay multitud de autoridades científicas que pueden comprobar este aserto.

Examinando este punto bajo su aspecto estratégico, vemos que el Gobierno ha elegido este trazo no con la seriedad que debe tenerse en esta clase de asuntos. En efecto, el punto escogido por el gobierno puede ser interceptado por una cadena de 50 á 60 metros como lo manifiesta el ancho del río, y así quedará imposibilitada la navegación e inutilizado el ferrocarril en caso de guerra exterior ó civil, sin contar que Pucalpa ocupa el centro del gran río.

Ahora voy á ocuparme de las distancias.

¿Podría creerse que por razón de la menor distancia, de la menor gradiente del ferrocarril al Perené que por recorrer lugares más poblados y de recursos, ó por alguna otra consideración, es que el Gobierno ha dado preferencia á esta ruta sobre otra? Voy á demostrar que no es así y al hacerlo he de manifestar á la honorable Cámara que los es-

tudios del ferrocarril al Oriente no están ni siquiera hechos conforme al espíritu de la ley que ya mencioné.

Los datos enviados por el señor Ministro de Fomento son los siguientes: (leyó)

Del kilómetro 25 del ferrocarril del Cerro á Palea.	70 km.
—Ingeniero Wood	101
De Palea á Puerto Wertheman. — Ingeniero Wood.	101
De Puerto Wertheman á Alto Ucayali. — Ingeniero Cipriani.	325
Suma.	496 km.

nes, bien, exmo. señor, voy á aceptar hipotéticamente, estos datos como exactos; no quiero siquiera contradecir una sola de las citas enviadas por el Gobierno. He visto publicado, por ejemplo, que tratándose de la distancia de Palca á Puerto Wertheman, se dice que es de ciento diez kilómetros, apareciendo en estos datos ciento uno; pero en fin, supongamos que ese es un error de imprenta. Tampoco quiero contradecir las distancias de Puerto Wertheman al Alto Ucayali consideradas por el ingeniero Cipriani, como de 325 kilómetros, cifra menor que la que aparece en sus anteriores estudios, porque es posible que su deseo de favorecer á la región de Chanchamayo podría haberlo inducido á cometer tal ó cual error. Además, yo respeto las indicaciones hechas por el señor Pereyra, respecto á que ese ingeniero no podría venir aquí á defenderse, y menos explicarnos que la distancia á la boca del Shahuaya, sea igual á la que se hace partir de estas nacientes á Yparia.

Vamos ahora á estudiar la otra vía; antes de ello manifestaré que entre los dos términos, el Pucalpa, Shahuaya ó Yparia existe una distancia de trescientos quince kilómetros, según las mediciones de Tucker, y de 282 kilómetros, según los planos del ingeniero Von Hassel; esto es que Pucalpa está con relación á Iquitos 300 kilómetros más cerca que Shahuaya, término del otro ferrocarril.

Según los datos enviados al Gobierno del término del ferrocarril de Pasco á la boca del Putumayo en el Huallaga, según los ingenieros

Carbajal y Forcellius hay 224 kms.

De la boca del Tumumayo hay dos rutas: la una presentada por el ingeniero señor Carbajal, y la otra por la trocha recorrida últimamente por la expedición Forcellius. Los datos son los siguientes: (leyé).

De Tumumayo á Pucalpa, según ingeniero Carbajal 283 kilómetros, que unidos á los 228 kilómetros anteriores dan un total de 516 kilómetros.

Según Forcellius las distancias son:

Cerro á Tumumayo.	km.
Tumumayo á la Cumbre.	57
Cumbre á la boca Zungarayacu.	
Zungarayacu al Bajo Ucayali.	95
	203
Total.	583 km.

Hipotéticamente voy también a necepear estas cifras para demostrar con ellas de una manera matemática, dentro de los mismos números el error que ha sufrido el Gobierno. Esos 203 kilómetros, entre la boca del Zungarayacu hasta el Bajo Ucayali son sólo 79 kilómetros como después tendrá ocasión de demostrarlo.

Tenemos 583 kilómetros por una vía, es decir, 87 kilómetros más largos que la ruta del Perené haciendo una linea completamente quebrada, sin necesidad, porque se puede tomar por la Pampa del Sacramento la diagonal y no la linea quebrada de esa comisión explorativa. Aceptemos también la cifra por la segunda ruta del ingeniero Carbajal, son 283 kilómetros entre Pucalpa y Tumumayo que, sumados con los 228 que hay de aquí ~~á~~ término del ferrocarril del Cerro, dan un total de 516 kilómetros por esta segunda ruta.

Suponiendo estas distancias exactas pregunto al señor Ministro de Fomento cuál es más conveniente, cuál es más corto, si caminar del término del ferrocarril del Cerro de Pasco al Ucayali construyendo 21 kilómetros más de extensión por la ruta Carbajal y 83 kilómetros por la de Yorellius comparado con la del Perené hasta el Alto Ucayali ganando 21 kms. por tierra para tener que recorrer 315 kilómetros por agua hasta Pucalpa? La respuesta es

clara y la espero de la hidalgua del señor Ministro de Fomento. Ahora comprobaré que la distancia de esos 203 kilómetros entre la boca del Zungarayacu al Bajo Ucayali, que el señor Ministro me ha enviado no son tales 203 kilómetros.

Los que conocemos el río Pachitea, los representantes de Loreto aquí presentes que han hecho ese viaje muchísimas veces saben las grandes sinuosidades ó vueltas que forma el río Pachitea en ese plano perfecto de la Pampa del Sacramento, á tal extremo que una lancha que esté separada á mil metros ó más de otra, pueda perfectamente comunicarse no solo con señales sino hablar de un lado al otro en recta menor de cien metros.

Con estos datos, natural es que el señor Ministro haya conseguido que este proyecto de trazo tenga 87 kilómetros más de extensión.

Ahora vamos á hacer un cálculo más exacto.

En la obra del Stiglich hablando del mismo asunto dice:

"Tomando como punto de partida el Cerro de Pasco y Añil-cocha, como lugar de cruce para la divisoria Ucayali-Huallaga se tendría en línea recta hasta Baños, pero siguiendo la divisoria, 137 millas geográficas. Démole un sesenta por ciento de aumento para el desarrollo de la línea y se tendría 219 millas ó 406 kilómetros por construir.

En el caso de querer ir desde el Cerro de Pasco al Bajo Ucayali, habría que construir cien kilómetros más de línea; pero en cambio se tendría que toda lancha podría llegar en todo tiempo y lo menor que debe pedirse en materia de calados es tres pies: lo que exige más de 4 pies de agua para navegar con alguna confianza.

De manera, pues, que el señor Stiglich en su informe presentado á la junta de vías fluviales el año 1904 y que se encuentra publicado la página 273 del tomo IV de Documentos Oficiales de Loreto, manifiesta que desde el punto de Baños á Pucalpa, hay cien kilómetros, luego era imposible que en distancia menor de la boca del Zungarayacu á la boca del Pachitea fuese de 203 kilómetros, estando la boca del Zungarayacu comprendida entre Baños y el Bajo Ucayali.

Inmediatamente deduje que el señor Ministro me había enviado ese dato siguiendo las sinuosidades del río Pachitea y que por consiguiente no correspondían á un trazo enando menos razonable; y á fin de esclarecer los hechos y de tomar mejores datos, fui á la Sociedad Geográfica á comprobar esa distancia.

En esa institución encontré á mi distinguido amigo, ingeniero y senador de la república, honorable señor Coronel Zegarra quien ayudado por el cartógrafo señor Vallejos, hizo la medición respectiva sobre un plano completo del río Pachitea y nos dió el siguiente resultado: 41 centímetros siguiendo las sinuosidades del río Pachitea, que multiplicados por la escala que era uno quinientos mil, daban 203 kilómetros en conjunto, esto es, un exceso insignificante para un plano de esta naturaleza, lo que comprobaba que el dato del señor Ministro era la distancia siguiendo el curso del río y no la linea que podía cruzar un ferrocarril, tratándose de una pampa cuyo desnivel es inferior al de Lima y el Callao, pues en estos puntos el desnivel es de más de 100 m. Efectivamente la boca del Pachitea según Raimondi, tiene 154 metros y la boca del Zungarayaen, según Forsellius 180 metros. Diferencia 26 metros.

Inmediatamente el honorable señor Coronel Zegarra hizo la medición en linea recta y obtuvo 14 centímetros que en igual escala equivalía á 70 kilómetros que llamaremos á vuelo de pájaro. Preguntando el señor Coronel Zegarra en qué sería el desarrollo dado el desnivel de 26 metros en esa pampa para un ferrocarril que no tenía necesidad de seguir esas sinuosidades, manifestó que cuando mucho alcanzaría á 4 ó 5 kilómetros; pero poniendo un desarrollo igual al ferrocarril central, del 20 por ciento, tendríamos por todo 84 kilómetros.

Reducidos así, pues, los 203 kilómetros, dato suministrado por el Ministro de Fomento, á su verdadera cifra, tendremos, pues, 464 kilómetros de un extremo á otro de la linea, esto es 32 kilómetros menos que el que se pudiera construir por la ruta del Perené.

A esta reducción podrían hacerse muchas más, porque tenemos que

de la boca del Tulumayo á la del Zungarayaen, siguiendo el camino de Noroeste á Sudeste, no habría por qué seguir después al Este en busca del Pachitea, sabiendo que no hay necesidad de recorrer los dos lados de un ángulo obtuso, pudiéndose tomar la diagonal en aquellas pampas de pequeño declive hasta el Bajo Ucayali.

Queda comprobado con número de una manera matemática, aún con los datos enviados por el señor Ministro de Fomento, que la distancia que hay por construir de un ferrocarril á Puea-Alpa ó al Bajo Ucayali es más corta que la que habrá por el Perené para llegar solo al Alto Ucayali.

Me ocuparé de las gradientes.

Siento tener que molestar la atención de la H. Cámara con estos detalles; pero tratándose de defender los derechos á que he hecho referencia estoy obligado á efectuarlo, por ser tal vez ésta la única oportunidad para hacerlo. Felizmente para mí está unido ese interés con el nacional en el asunto cuya defensa hago y al comprobarlo manifiesto la injusticia de los actos del Gobierno y la falta de estudios que lo llevan á ese error.

En el ferrocarril del Perené comienza la linea á la altura de 4.006 metros con el 1.38 por ciento de gradiente, según este perfil oficial, y luego aumenta esta gradiente y pasa de 2.53 por ciento al 6 por ciento, llegando en el kilómetro 53 hasta 6.63 por ciento (lee las gradientes del perfil barométrico,) y pasando en estas gradientes al ferrocarril de Lima á la Oroya.

Comparando este perfil con los otros, de la ruta del Bajo Ucayali, evidenciaré que son inferiores, ocupándose separadamente del euello de Paso entre el Huayaga y el Ucayali, que será el punto de objeción principal.

Las gradientes de las otras rutas no alcanzan á esa proporción según el perfil barométrico de Manning que puedo poner á disposición del señor Ministro de Fomento, si alguna vez deseara aprovecharse de estos trabajos. Aún por la vía más conocida del Cerro de Pasco y la quebrada la Quinua hay menor gradiente. Los americanos demuestran que la gradiente máxima seríz

de dos y medio por ciento por la ruta de Chaupihuaranga.

Voy á leer las gradientes mayores que comienzan á la altura de 4,417 metros que se encuentra el Cerro de Pasco, no pasa del 4.25 por ciento, disminuyendo hasta 0.01 por ciento entre Huánuco y Tingo María, siguiendo al Huallaga.

El señor Ministro de Fomento tal vez ha creído que las alturas son las señaladas en el diario que presentó la Comisión; pero esas alturas son el camino de Chinchao y no del trazo real que es siguiendo las orillas altas al Huallaga.

La única objeción atendible sería la gradiente del paso del Huallaga al Ucayali.

Según la opinión del Ministerio este paso impediría la construcción de una vía ferroviaria porque tiene un descenso de más de 50 por ciento, y la altura total de 2,460 metros sobre el nivel del mar. Antes de ocuparme del paso por esta misma cumbre voy á ocuparme de lo siguiente:

Primero que la comisión Forsellius por llevar exactamente el itinerario que le indicara el Gobierno, es decir, según el Tulumayo por sus nacientes, no pudo conseguir su objeto, pues el Gobierno ignoraba el Tulumayo tuviera su naciente al suroeste; de allí que la Comisión en lugar de seguir su destino fué á caer por la cumbre Forsellius á la boca del Zungaraya. Y para probar que los datos que le suministraba la junta consultiva de los ferrocarriles al oriente no eran exactos, voy á hacer la siguiente relación:

A la comisión Forsellius se le dió datos adquiridos por personas conocedoras de esos lugares y por mí, que hacía apenas quince días que había regresado de una exploración á la cumbre que denomina Tingo María. De allí vi que las nacientes del Tulumayo no venían de E. á O. sino que se inclinaban al sur. Interesado por el éxito de la exploración les copié para confirmar ese dato un acápite que se encuentra en la página 336 del segundo tomo del "Perú" de Raimondi, referente al viaje del padre Abad.

Allí se determina "que la pequeña cadena de cerros que ladea la margen derecha del Huallaga tiene un

cuello ó un boquerón que está en dirección norte y noroeste del antiguo pueblo Tulumayo", etc. Esta es la razón por que no fueron al fin de su destino, sino que tomando las nacientes del Tulumayo al S. E. llegaron no al cuello de paso, sino á la cumbre 2,460. Esto mismo confiesa Forsellius cuando dice á su itinerario enviado á la Sociedad Geográfica lo siguiente: "la comisión llegó el 5 de mayo á la cumbre que divide las aguas del Huallaga y Pachitea y de donde se ve en dirección sur, picos que alcanzan á 3,500 metros de altura. En dirección al norte no se podía distinguir nada interrumpida la vista por una neblina espesa. El río Tulumayo corre en un valle ancho y terreno cascajoso, etc. etc."

Como se ve la Comisión no fué en busca del verdadero cuello de paso y cumpliendo con esas instrucciones, que eran ir á las nacientes indicadas, tenía que equivocarse.

El cerro tal como está señalado en el plano que hay en la Sociedad Geográfica, representa una pendiente que á la altura de 1,500 metros es tan angosta que permite perfectamente construir un túnel.

Tengo aquí estos datos del cartógrafo de la Sociedad Geográfica que dicen: que á la altura de 1,500 metros el ancho del cerro (de 2,460 m.) es de 1,100 metros.

Esto es que con un túnel angosto se ha salvado el gran inconveniente que se podía oponer á esta ruta, teniendo presente que á 4 ó 5 kilómetros al norte, está el cuello de paso, pues este mismo angosto de la cadena demostraba la proximidad de la depresión que señaló un año antes el ingeniero Barreda y Bustamante.

El señor Presidente.—Me permitiría su señoría que le interrumpa. Voy á levantar la sesión por ser la hora avanzada.

Suplico á los honorables señores representantes se sirvan concurrir, mañana, á las 3 p. m. hora en la cual se pasará lista en lo sucesivo.

Se levanta la sesión.

Eran las 7 y 15 p. m.

Por la Redacción.—

R. R. Ríos.