

28a. Sesión del martes 4 de setiembre de 1906.

Presidida por el H. señor Juan Pardo

SUMARIO.—Orden del día.—Queda aplazada la redacción del proyecto que manda consignar en el presupuesto general, partidas destinadas á la adquisición de locales para las prefecturas de Ica y Ancachs.—Con asistencia de los señores ministros de Hacienda y Fomento continúa la discusión del proyecto sobre autorización al Ejecutivo para contratar un empréstito.

Honorables señores que faltaron á la lista de 3 h. 20 m. p. m.: Danquart, Irigoyen Vidaurre, Apaza Rodríguez, Araoz, Becerra, Bedoya, Belón, Bentín, Bernal, Bohl, Burga, Carpio, Cisneros, Cordero, Cornejo, Cueto, Changanaquí, Dávila, Eguieta, Fariña, Ferreiros, Forero, Gadea Alberto L., Ganoza, Gazzani, Galdres, Goiburú, Hondermar, Ibarra, La Torre, Larrañaga, Lavallo, Luna Luis F., Manzanilla, Maurtua, Montoya, Muñoz Nájara, Núñez del Arco, Ocampo, Olacoechea, Oliva, Olivera, Oquendo, Palomino, Peña Murrieta, Pinillos y Gereda, Porras, Prado y Ugarteche, Ráez, Rivero, Reusche, Roe, Ruiz de Castilla, Samanez Leoncías, Santa Gadea, Schreiber, Secada, Seminario, Solís, Sousa, Speluein, Tejeda, Ugarte Angel, Urteaga, Valdeavellano, Valle, Valle y Osma, Valverde, Vidaurre F. N., Villanueva y Sotelo.

Abierta la sesión á las 4 h. p. m., con asistencia de los honorables señores: Arenas, León, Irigoyen Vidaurre, Alvarado, Barrón, Becerra, Bedoya, Belón, Boza, Calderón, Carbajal, Carpio, Carrillo, Castro Eloy, Cerro, Cisneros, Cornejo, Cueto, Dávila, Durand, Echeandía, Fernández Gadea Alberto L., Gadea Amadeo, Ganoza, Gazzani, Grau, Hermosa, Larrauri, Luna Luis F., Luna y Llamas, Málaga Santolalla, Maldonado, Mantilla, Manzanilla, Maurtua, Menacho, Menéndez, Montoya, Morote, Núñez J. T., Ocampo, Olivera, Oquendo, Pacheco, Pancorvo, Pereira, Pérez, Ráez, Ramírez Broussais, Revilla, Roe, Sánchez, Ruiz de Castilla, Samanez Leoncio A., Santos, Schreiber, Solís, Swayne, Ugarte Angel, Ugarte Eulogio, Ureña, Valcárcel, Valverde, Yelarde Alvarez y Vi-

llanueva, 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 Hacienda, rubricado por S. E. el Presidente de la República, remitiendo un proyecto que aumenta en un 10 por ciento el haber de los empleados de correos y telégrafos.

Se remitió á las Comisiones de Correos y Telégrafos y Principal de Presupuesto.

Del mismo, manifestando que ha pasado á la dirección del tesoro, á fin de que se dicten las medidas del caso, el pedido del honorable señor Ruiz de Castilla, sobre escasez de moneda en las provincias de Ayacucho y Parinacochas.

Con conocimiento de dicho señor, se mandó archivar.

PROPOSICIONES

Del señor Carrillo aplicando á la compra de mobiliario y refección del local del juzgado de la instancia de la provincia de Aimaraes, los sueldos del juez que no han tenido aplicación.

Admitida á debate, pasó á las comisiones principales de Justicia y Presupuesto.

Del señor Pancorvo, modificando la ley de 22 de setiembre de 1901, sobre destitución de jueces y magistrados.

Aceptada á discusión se remitió á la Comisión Principal de Justicia.

Del señor Pacheco, creando varios empleos para la catedral del Cuzco.

Admitida á debate pasó á las Comisiones Eclesiástica y Principal de Presupuesto.

Del señor Amdaco Gadea, para que se libre de derechos de aduana á varias imágenes destinadas á las asociaciones "Hijas de María" y "Sagrados Corazones" de la iglesia parroquial de la ciudad de Cuzco.

Aceptada á discusión, se remitió á la Comisión Auxiliar de Hacienda.

Del señor Felipe S. Castro, consignando en el presupuesto departamen-

tal de Puno, doseientas libras, destinadas á la subvención de la obra de un puente sobre el río Chuquibambilla, á la conclusión y ensanche del camino de Ururillo á la capital de la provincia y á subvenir á la obra de reconstrucción de la iglesia parroquial de Nuñoa.

Admitida á debate, pasó á las Comisiones de obras públicas y Auxiliar de Presupuesto.

Del mismo señor, disponiendo que la partida consignada en el presupuesto departamental de Puno, para un médico titular en la provincia de Ayaviri, q' no ha tenido aplicación, se destine á la conclusión y menaje de la casa consistorial de dicha provincia.

Aceptada á discusión, se remitió á las Comisiones de Gobierno y Auxiliar de Presupuesto.

Del señor Dávila, fijando el límite oriental de la provincia de Huamaliés.

Admitida á discusión, pasó á la Comisión de Demarcación Territorial.

Del mismo señor, votando en el presupuesto de la República, dos mil libras, para la construcción de un camino de herradura de Tingo Maria al pueblo de Tantamayo.

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

Del mismo señor, elevando á la categoría de villa los pueblos de Singa y Huaerachuco, capitales de los distritos de los mismos nombres de la provincia de Huamaliés.

Admitida á debate, pasó á la Comisión de Demarcación Territorial.

DICTAMENES

De la Comisión de Redacción, en la ley que vota partidas para la compra de locales destinados á las prefecturas de Ica y Ancachs..

De la de Premios, en la solicitud de doña **Amalia Romaña**, sobre montepío.

De la misma, en la de doña **Elena González**, sobre gracia.

Pasaron á la orden del día.

SOLICITUDES

De doña **Zoila Victoria Rondón**, sobre montepío.

De doña **Enriqueta Corbacho**, sobre gracia.

De doña **Rosa Elvira Olano**, sobre aumento de montepío.

De varias señoras, sobre abono de dotes.

Del reo **Nicanor Sandoval**, sobre indulto.

Del reo **Daniel Morales**, con igual objeto.

Pasaron á la Comisión de Memoriales.

PEDIDOS

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

El señor **Núñez**.—Exemo. señor: Conocedor de la necesidad imperiosa que hay de dotar de agua potable á la ciudad de Mollendo, he solicitado de la honorable Cámara, en reiteradas ocasiones, se oficiara al Ministerio respectivo, á fin de que ordenara se practicasen los estudios necesarios para que se viera si aquella población carecía de este elemento: los estudios se han efectuado, y de ellos se desprende que el agua es escasa, y que es deber imperioso, como acabo de indicar, que se provea á la satisfacción de esa necesidad. En esa virtud proyecté votar en el presupuesto general de la República una cantidad de soles. Hace veinte días que la Comisión de Obras Públicas pidió informe al Ministerio de Fomento, y, desgraciadamente, de ese Ministerio no vienen ni el informe ni los antecedentes, por lo que suplico á V. E., que con acuerdo de la honorable Cámara, se reitera oficio al señor Ministro, para que tenga la bondad de mandar, á la brevedad posible, el informe y los antecedentes.

El señor **Grau**.—Pido la palabra.

El señor **Presidente**.—¿Sobre el mismo tema, honorable señor?

El señor **Grau**.—Nó, Exemo. señor.

—Consultada la Cámara, acordó se reiterara el oficio á que se refiere el pedido del señor Núñez.

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

El señor **Grau**.—Hace muchos días más de quince. Exemo. señor, que la H. Cámara acordó se oficiase al señor Ministro de Fomento, para que dijera si había enviado á la provincia de Cotabambas el ingeniero de Estado que debía hacer los estudios correspondientes para la colocación de los cables de acero sobre los ríos de aquella provincia.—Como ha trascurrido tanto tiempo y el señor Ministro no ha contestado, pido que, con acuerdo de la H. Cámara, se digne V. E. reiterar el oficio.

Consultada la Cámara acordó se reiterara el oficio.

El señor **Palomino**.—Excmo. señor: desde la legislatura de 1904 fué aprobado en esta H. Cámara, por unanimidad de votos, el proyecto por el que se crea un nuevo distrito en la provincia que tengo el honor de representar.—Habiendo pasado ese proyecto á la H. Cámara de Senadores y no habiéndose pronunciado sobre el particular, ruego á V. E., que con acuerdo de la Cámara, se oficie á la colegisladora, recomendándole que, á la brevedad posible, trate de resolver el proyecto de que he hecho mención.

Consultado la Cámara acordó se pasará el oficio.

El señor **Becerra**.—Excmo. señor: En la legislatura pasada solicité que con acuerdo de la H. Cámara, se oficiase al señor Ministro de Fomento, para que remitiera los estudios y el presupuesto formulado por el ingeniero señor Chipoco para la obra de proveer de agua potable á la ciudad de Moquegua.—El señor Ministro de Fomento nos contestó que ese informe estaba todavía en tramitación, que aún no había sido aprobado y que tan luego lo fuera, lo pasaría á la H. Cámara, porque la resolución legislativa que mandó se practicaran esos estudios, dispone que se dé cuenta de ellos á la Cámara, á fin de consignar la partida respectiva en el presupuesto.—Pido, pues, á V. E. que, con acuerdo de la H. Cámara, se pase un oficio al señor Ministro, para que diga si esos estudios están ya aprobados, y si ha consignado ó no la partida correspondiente en el proyecto de presupuesto.

La Cámara acordó se pasara el oficio.

El señor **Presidente**.—Encontrándose incompleta la Comisión de redacción, propongo para completarla mientras dura la ausencia del H. señor Seminario y Arámburu al H. señor Lavalle.

Los señores que aprueben esta designación, se servirán manifestarlo.
Fué aprobada.

ORDEN DEL DIA

Se leyó y puso en debate el dictamen de la Comisión de Redacción en el proyecto sobre consignación de

partidas para los locales de las prefecturas de Ica y Arequipa.

El señor **Schereiber**.—Tengo entendido, Excmo. señor, que la H. Cámara cuando tomó en consideración este proyecto, resolvió que, también para la casa consistorial de Huaraz se votasen Lp. 1.500, y no 500, de manera que creo que la redacción no se encuentra en conformidad con la resolución de la H. Cámara, que fué también la del H. Senado.

S. E. declaró aplazada la votación de este asunto hasta la sesión próxima.

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 de la autorización al Ejecutivo para contratar un empréstito destinado á las construcciones de ferrocarriles. El señor Durand puede continuar haciendo uso de la palabra.

El señor **Durand**.—Excmo. señor, he demostrado en la sesión de ayer que los estudios mandados practicar por el Gobierno para el trazo de un ferrocarril definitivo entre el kilómetro 25 de la sección del ferrocarril de la Oroya al Cerro de Pasco, hasta un punto del Alto Ucayali en la desembocadura del Schahuaya, es inferior al trazo del ferrocarril al Bajo Ucayali. Demostré en consecuencia que los estudios del Gobierno para un ferrocarril definitivo al Oriente que satisficiera todas las necesidades estratégicas, administrativas y comerciales no están completos. Sobre este punto tengo un sinnúmero de documentos ó comprobantes valiosos que demostrarán lo que digo; pero voy á indicar á la ligera para dejar constancia de su existencia.

Los mayores partidarios del Alto Ucayali le dan un calado máximo de tres pies. Así, por ejemplo el señor Cipriani cita al marino Mavila, á los ingenieros de la Comisión La Combe y al sabio Raymondi para dar valor á sus datos, pero estos son exagerados ó antojadizos. El marino señor Mavila dió informes del Alto Ucayali, cuando aún no había recorrido esos lugares, según aparece en los "Documentos de Loreto", publicados por el Ministerio de Relaciones Exteriores. Sobre la Expedición La Combe allí mismo se dice, que

fueren hechos los estudios del mencionado río en las épocas de altas crecientes. Respecto á la opinión de Raymondi, se ve claro, que no se refiere al Alto Ucayali sino al Bajo Ucayali.—A todas estas razones concretas debo agregar que el ferrocarril al Bajo Ucayali, será eminentemente comercial, por su mayor capacidad, por el empalme de Huacho al Cerro de Pasco cuya total distancia, agregando un desarrollo grande, con gradiente de 2 por ciento, y rectificando las cifras exajeradas del Gobierno, habrían 582 kilómetros de la costa á Pucallpa, contra 743 con fuertes gradientes entre el Callao é Iparia ó Shahuaya en el Alto Ucayali.

Además, existe el proyecto de un ferrocarril de Chimbote á Recuay, que, prolongado por Moxón, produciría grandes ventajas al departamento de Arequipa. De manera que las poblaciones que beneficia esta ruta, respecto de la otra, son mayores. Por la ruta del Perené solamente se beneficia á Acobamba y á uno que á otro pueblo ó caserío de la ruta de Chanchamayo. Las otras provincias del departamento de Junín, se beneficiaría también por la ruta de Pucallpa, más que por la del Perené. Jauja y Huancayo están garantidas por la ley que manda su unión á la red central del Cerro y Tarma, se encuentra en igual condición

Aparentemente pueda ponerse una objeción y decirse: cómo es que estando la Oroya al este del Callao y la desembocadura del Shahuaya al oeste de estos dos puntos, y Pucallpa situado á 300 kilómetros más al norte del anterior lugar, esté éste lugar más cerca de la vía Central? Pero hay que tener presente que el ferrocarril de la Oroya al Cerro de Pasco ha avanzado 132 kilómetros y agregando su prolongación á Goyllarishquisga hay 172 kilómetros de sur á norte, que van paralelos con el Alto Ucayali y que este ferrocarril está ya construido, teniendo presente, además, que las sinuosidades del último río, aumentan más esa distancia.

El ferrocarril del oriente á Pucallpa puede evitar la fuerte gradiente que hay del Callao á la Oroya, ya sea por Chimbote á Recuay ó por Huacho al Cerro de Pasco, según los estudios de los ingenieros de la Railway Cerro de Pasco Company que

le dan una gradiente de 2 por ciento; el ferrocarril de la Oroya, una vez que entren en explotación las minas del Cerro de Pasco, no podrá abastecer el carguío de mineral, y esto impedirá el tráfico, los varios trasbordos, y las altas tarifas matarán el comercio. Los trasbordos serían innumerables, por ejemplo: las mercaderías que saliesen de Ica para ir á la región del oriente, tendrían que venir al Callao, primer trasbordo, para de allí seguir á la Oroya; de la Oroya al kilómetro 25; de allí por vía angosta al término del ferrocarril, y después á embarcaciones de menor calado que irían hasta Pucallpa, para que de allí pasasen á buques mayores de capacidad suficiente, para ir al Amazonas ó seguir al Brasil.

Estos inconvenientes se salvan por el otro lado: y el hecho de que existen, demuestra, pues, que los estudios del ferrocarril al oriente no están concluidos ni perfeccionados; por consiguiente, la ejecución inmediata de la autorización al empréstito, para emplearlo en un ferrocarril al oriente, no es una necesidad inmediata.

Con honrada administración se percibe que, dentro del presupuesto se pueden hacer los ferrocarriles señalados en las leyes de marzo de 1904 y de octubre de 1905.

Según el cálculo del gobierno cada kilómetro de línea férrea cuesta 3.000 libras ó sean 70 kilómetros anuales con los S. 2.000.000 que están señalados, y presupuestados; si á esto agregamos las 80.000 libras, que á propuesta del ejecutivo, la cámara hace poco suprimió esa partida que antes estaba destinada para el rescate de Tacna y Arica, y á cuya suma se va á dar distinta aplicación, tendremos 100 kilómetros al año; si á esto agregamos todavía las innumerables partidas que existen en el pliego extraordinario á que se refiere el honorable señor Valcárcel, quien ha invitado tanto al señor ministro de hacienda como á la comisión de presupuesto; para tan patriótico fin, el resultado sería más satisfactorio.

Si tal hacemos inspirándonos en un espíritu levantado y patriótico, entraremos en un camino de reformas en el presupuesto, podaremos todos aquellos gastos inútiles que llamamos de derroche. Resultaría así una suma que pasaría de cuatro.

cineo y más millones, esto de un lado; si agregamos otras economías, veremos que, por ejemplo, el estado sostiene una doble legación en España, en el Brasil y en la Argentina. Nadie podría negar las ventajas que reportaría al país, la reducción de estas representaciones dobles á una sola: el señor Cornejo que está en el Brasil regresará dentro de breves días á España; creo que es suficiente para atender, él sólo, el asunto que tenemos allí de arbitraje con el Ecuador; hay una plaza supuesta en este caso. Si pasamos al Brasil, donde el señor Larraburre y Unánue ha manifestado su incompetencia en asuntos jurídicos al extremo que uno de nuestros compañeros se dirige al Brasil para hacer esa defensa, veremos también que así resulta otra plaza supuesta. Pasando á la Argentina, encontramos que se encuentran allí los Sres. Maúrtua y Tezanos Pinto; allí también tenemos sólo un asunto que es nuestro arbitraje con Bolivia. Hay que confesar que uno de esos señores, está demás, que con uno solo basta.

Si en este sentido viene la reforma de arriba para abajo, encontraremos un sin número de puestos completamente inútiles en la administración pública que no benefician al pueblo, que no benefician á nadie, y que con esas cantidades podíamos pasar de la cifra propuesta por el H. señor Valcárcel, dentro de los recursos mismos del Presupuesto de la República; entonces tendríamos que sin necesidad de entrar á la nueva era que vamos á iniciar de deudas, de derroche, de malversación, entraríamos en un período de verdadera honradez administrativa.

A fin de que los honorables representantes que hagan uso de la palabra después, tengan datos mas concretos sobre el mismo asunto, y como creo á la vez que el honorable señor Ministro de Fomento explicará á la Cámara los inconvenientes que he manifestado respecto á la falta de estudios, voy á suplicar á S.Sa. nos dé explicaciones pertinentes para comprobar la necesidad de la autorización que solicita, respondiendo á lo siguiente:

1o. El señor Ministro de Fomento, se servirá explicar las ventajas que el Gobierno encuentra en la vía Perené, no pudiendo ésta independizarse de la fuerte gradiente del ferrocarril de la Oroya, de los trasbordos continuos que tendrá y de la ca-

pacidad relativa del Alto Ucayali término de ese ferrocarril, comparada con la vía que uniendo Huacho ó Chimbote con la red central, vaya hasta Puca-allpa en el Bajo Ucayali.

2o. Explicará asimismo, por qué no se han publicado y completado los estudios de la expedición Force-llius, decidiéndose el Gobierno á la preferencia de la ruta del Perené, antes de conocerse estos estudios.

3o. Efectuado el empréstito, conforme á la autorización que se solicita, en qué tiempo calcula el Gobierno terminar esa red oriental, teniendo presente el señor Ministro, que si el número de años fuera más de tres, bastarían el aumento de nuestros ingresos unido á la cantidad presupuesta.

4o. De dónde consigue el Gobierno 20 á 30 mil peones diarios, para terminar esa red en tan corto plazo, calculando este número, por los empleados en las construcciones últimas. Asimismo explicará el método para colocar tanta gente dentro de las selvas, sin caminos ni víveres para atenderlos, durante un tiempo relativamente corto.

5o. El señor Ministro se servirá decirnos, cuál es la inversión dada á la partida para ferrocarriles del año último; qué inversión se está dando á la actual y qué inversión se piensa dar á la que queda.

Necesitamos conocer estos datos para comprender si procede la necesidad del empréstito, demostrando el Ministro su probabilidad en un plazo que motive la autorización.

Los que deseamos las economías, dentro del presupuesto, para la realización de los ferrocarriles y de otras obras públicas más importantes, no combatimos la serie de partidas que se han enumerado maliciosamente en esta tribuna. Respecto á la partida de aumento de mil hombres en el ejército, debo indicar que ella existe desde la época en que nuestro presupuesto no llegaba á la cifra que hoy alcanza; esa partida figura desde antes del alza de los impuestos, alza cuyo objeto fué la construcción de ferrocarriles que actualmente nos ocupa.

Tampoco nos oponemos al aumento de la partida destinada á la policía y de todas aquellas, determinadas á satisfacer necesidades nacionales; pero si nos oponemos á esas innumerables partidas que existen en los pliegos extraordinarios crear

de multitud de empleos anónimos y compras imaginarias; de allí es de donde desamos que salgan los fondos indispensables para atender á la construcción del ferrocarril al oriente.

En el memorándum publicado por el señor doctor A. Elmore, uno de los miembros del Congreso de México que fué comisionado á estudiar el ferrocarril panamericano, tenemos datos sobre construcción de líneas férreas que citaré á la ligera.

Ahi se hacen revelaciones sobre los inconvenientes que se presentan para los trabajos; se demuestra que sólo se pueden llevar á cabo esos del occidente al oriente; que en el oriente no hay brazos, pues los únicos elementos de que se dispone sólo están acostumbrados á la extracción de cancho, no así á la comba ni á la barreta; que esas construcciones al año no pueden pasar de 40 kilómetros; y reflexiones que convenceen que los trabajos demorarán 8 á 10 años, y que demuestra la precipitación con que procede el actual Gobierno.

Se ha hablado que los estados europeos celebran empréstitos para tender líneas ferroviarias en sus colonias. Pero no se ha hecho presente que esos empréstitos son internos, no son externos como el que tratamos, son con una amortización pequesimísima, con un interés ínfimo quedando esos mismos dineros del Estado dentro de la Nación, y sirva para hacer presente á las colonias la deuda que tienen para en cualquier momento que llegaran á su emancipación tuviesen en cuenta la deuda que han contraído, desde que el producto de esos ferrocarriles están hipotecados al empréstito. De modo que la comparación es muy distinta. En cambio en esas naciones como Francia y Chile esos ministros están impedidos á tener cierta clase de negocios que son incompatibles con la cartera.

Los señores diputados de la mayoría nos han invitado para que tengamos confianza en el éxito del empréstito de que se trata.

Excmo. señor: desgraciadamente, esa confianza no le es permitido otorgar al Partido Liberal, ni al país, ni á los que pertenecen á la oposición por las razones que expondré; forma verdaderamente un contraste la aptitud del poder ejecuti-

vo representada aqui por el jefe de su gabinete, señor Augusto Leguía. la tenacidad para conseguir todos los proyectos de ley que pongan recursos ó dinero en sus manos, con su desentendencia en conceder la libertad electoral ofrecida y las reformas que tienden á garantizar las libertades públicas.

Así vimos como consiguió el alza de los impuestos; como pudo adquirir de los municipios parte de sus rentas; y de las juntas departamentales el 30 por ciento, con el pretexto de dedicarlo á la instrucción de la república; y en el actual asunto se halla su señoría al frente de las dos batallas realizadas aquí, primero para el empréstito y después para la autorización de lo mismo; sin embargo su señoría no presenta la misma actitud para conseguir el voto de la cámara sobre las leyes que ofreció para garantizar; la libertad electoral tantas veces enunciada en el programa de su señoría, pues hasta hoy no tenemos esa libertad. Es pues necesario que el Partido Liberal, que desde el primer momento ha pedido la elección libre, la desaparición de la glilotina electoral, esa llamada junta nacional, la obtenga primero, para poder después dar su confianza al gobierno; pero como esto no se realiza Excmo. señor, yo vengo aquí á oponerme, aunque fuese sólo á que ella se otorgue.

Llegan memoriales que todos los días se presentan á S. E. el presidente de la H. Cámara, solicitando libertad electoral. Hay pues contraste en los hombres que tienen tesón grande para conseguir todo lo que es atraer dinero á sus manos y no la tienen para cumplir lo que ofrece dando libertad electoral y garantía individuales, esos que no cumplen no pueden merecer nuestra confianza. Y me aventuro á decir también que no tienen la confianza de la Nación ni de la Representación Nacional, partiendo de base; exceptuando á V. E., á los diputados de Huancayo, Huarochirí, y á cuatro, hasta diez que habrían venido con esta Junta Electoral ó con cualquier otra ley orgánica de elecciones los demás ¿pueden decir lo mismo? ~~La~~ go la evidencia que en el fondo de la conciencia de los que me escuchan está que la Junta Nacional en materia electoral hace, lo que quiere. Esto está en la conciencia de todos. De manera que....

El señor **Manzanilla**.—(interrumpiendo). Por mi parte puedo invocar á todo el pueblo de Lima que me ha dado legítima y espontáneamente sus poderes. Yo me creo tan diputado como el Honorable señor Durand.

El señor **Durand** (continuando). Precisamente ya he hecho la excepción que acabo de indicar. Yo digo verdad.

El señor **Presidente**.—Se suplica no provocar diálogos. Puede continuar su señoría.

El señor **Durand**.—Perfectamente, existe algunos, como el diputado por Lima asegura y á esto habrá que agregar 4, y hasta 10 que digan lo mismo.

Muchos señores.—Todos! todos!

El señor **Durand**.—Pero es imposible, completamente imposible; de otra modo el gobierno jamás habría ofrecido á la República en sus programas y mensajes otorgar la libertad electoral mediante una ley. De manera que esta verdad está en la conciencia de todos.

Por eso, cuando el señor ministro de hacienda nos diga: que importa que la minoría no tenga confianza en el gobierno, que importa que la misma, juzgue al gobierno, como le parezca; cuando cuento con la opinión pública, cuando cuento con la confianza de la representación nacional!!! Eso no podrá decir su señoría de una manera cierta. Eso no está en el fondo de las cosas. En ese sentido quiero dejar constancia de la verdad de los hechos.

Ahora ocupándome del mismo asunto vemos que la partida destinada para ferro-carriles ha sido violada, no ha sido dedicada á su objeto. Un millón, se votó en 1904, millón y medio en 1905 y dos millones en 1906 y sabemos por declaración del mismo señor ministro de hacienda que esas partidas han sido malversadas y se nos ha disculpado aquí asegurándonos que están en los emolumentos de los representantes.

Con este método de malversación, de transportar las partidas de un lado á otro, no tenemos más que un paso á la defraudación y á la ruina. Hay pues derecho, en el H. señor Sousa, para haber considerado este asunto como sospechoso, por decir lo menos.

No quiero descender á otro terreno á pesar que en cualquier asunto las palabras que haya emitido en la cámara soy responsable en la cámara

ra y fuera de ella. No quiero que este debate descienda á otro terreno diferente, por esa razón ojalá que las reflexiones que haya hecho como los que hizo el señor Boza, sirvan cuando menos para que la inversión que se piensa dar á estos 30.000.000, caso de que llegue á realizarse el empréstito, sea una inversión real y no se cumpla los pronósticos, fatídicos, no sólo míos, sino de todo el país.

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

El señor **Valverde**.—Señor presidente: El debate actual en que están comprometidos los altos intereses de la República, fué iniciado por nuestros primeros oradores, el H. señor Valcárcel. En su discurso dijo el H. diputado por Camaná algo que la H. Cámara debe tener en consideración: "Nada nuevo traigo á este debate; los argumentos que aduje para combatir el empréstito en la legislatura anterior, subsisten hoy". Y esta es la pura verdad, Excmo. señor, ¿y sabéis por qué, señores diputados? Por una razón muy sencilla, por no haber sido rebatido el argumento fundamental que tanto el H. señor Valcárcel como los demás miembros de la oposición, presentaron á la consideración del Congreso y del país, y que también fué expresado por el verdadero hombre del Gobierno, el ciudadano que estaba á la sazón, en el Ministerio de Fomento, el hábil ingeniero señor Balta, cuando dijo: "No se conoce ni en el punto de partida, ni en el punto de llegada del ferrocarril al Oriente". Fué reemplazado ese señor Ministro, y el que le sucedió no trajo á la consideración de la H. Cámara, prueba alguna de que se conocieran el punto inicial y el punto terminal de ese ferrocarril, y mucho menos la extensión que debe recorrer. Hoy tenemos un nuevo señor Ministro de Fomento que tampoco nos ha traído la solución de semejante tema; hasta el día, su palabra no ha resonado entre nosotros; no conocemos que es lo que nos va á decir; no nos trae pruebas de ninguna especie.

El señor **Ministro de Fomento** (interrumpiendo).—Tengo pedida la palabra, desde ayer.

El señor **Valverde** (continuando).—Cuando se presenta la aceptación de un negocio ó la ejecución de una obra, ¿quién es el que debe probar los medios que tiene para efectuar

ese negocio ¿para ejecutar esa obra? El que lo presenta, el que pide la autorización para hacerlo. Insensato sería suponer, en la vida privada, como en la vida pública, que el que propone un negocio ó una obra no deba probar que una ú otra cosa son realizables.

Estaba en su terreno, estaba dentro de la esfera de sus atribuciones, el señor Ministro de Hacienda, cuando ocupando el Gobierno el partido civil con el distinguido señor Candamo, y después con el que le ha sucedido, estaba en su terreno el señor Ministro, presentándonos un plan general, dentro del cual, aumentó las contribuciones.

De doce millones de soles, y después de catorce con que vivíamos anteriormente, hemos llegado á tener un presupuesto de veinte y seis millones. ¿Y qué ha pasado, señores diputados?

Lo siguiente: el Ministro de Guerra mejoró el servicio del ejército y de la marina para la defensa nacional; el Ministro de Instrucción mejora la instrucción elemental, y el Ministro de Hacienda, dando facilidades á esa mejor administración, aumenta las contribuciones con 12 millones. ¿Y qué han hecho los ministros de Fomento? Han dedicado algo por ventura para obras públicas: han dedicado algo á la primera obra pública del país, á la que llaman indispensable para la integridad nacional, á ese gran ferrocarril al Oriente? Nó, Excmo. señor.

Tomando en consideración este punto digo, y no hago más que repetir las palabras del orador que inició este debate, el H. señor Valeárcel, y de los demás que le sucedieron. ¿Qué hay? Nada absolutamente nada y el Ministro de Fomento nada nos ha traído que compruebe la posible realidad de la obra. Es una negación á aquella nulidad de que nos hablaba el señor Prado.

Yo no expondré ningún otro argumento en contra de la autorización, mientras el señor Ministro de Fomento no me dé respuesta categórica y profesional á algunos puntos que voy á señalar; y espero del señor Ministro, absuelva esas preguntas porque cuando se ocupa un puesto no es para ser honrado con él sino para cumplir los deberes que el puesto impone. Nos trae el señor

Ministro de Fomento, cuyo silencio hasta ahora es la nota dominante en el Congreso Nacional, la prueba del punto de partida de ese ferrocarril al Oriente, cuya construcción todos deseamos? ¿Conoce su trazo?

Hasta ahora, por mi parte, como diputado, no lo conozco.

¿Puede el señor Ministro de Fomento, señalarnos con verdadera exactitud, cuáles serán los puntos de partida y terminal de ese ferrocarril?

¿Hay empresa ó persona particular, que por cantidad determinada, se obligue á construir el ferrocarril al Oriente?

¿Es conveniente que el Gobierno se encargue de dirigir la construcción de dicho ferrocarril, convirtiéndose en empresario ó constructor de obras públicas?

Voy á permitirme llamar la atención de la H. Cámara sobre lo que pasa en la construcción del ferrocarril de Arica á La Paz. ¿Quién construye ese ferrocarril? ¿Es el gobierno de Bolivia, es el gobierno de Chile? Nó, Excmo. señor. Es una empresa particular que lo ha obtenido en pública subasta y por precio conveniente.

Ese ferrocarril de Arica á La Paz era una obligación para Chile para convertir á Bolivia en colonia chilena. Y á pesar de que su construcción estaba pactada como una obligación por parte de Chile, y á pesar de ser ley del estado, Chile, antes de contratar un empréstito para su construcción hizo esto: llamó á postores y puso en subasta pública la realización de esa obra. Y el banco Transatlántico Alemán, ese banco que ahora quiere hacer con nosotros un contrato leonino, tomó parte en la subasta; pero como el mejor postor fué el sindicato de obras públicas de Santiago, obtuvo la preferencia; y solo cuando ese sindicato dijo que construiría ese ferrocarril por más de millón y medio de libras ó dos millones, el gobierno de Chile fué ante el congreso nacional y pidió autorización para un empréstito; de manera que la construcción del ferrocarril de Arica á La Paz es una realidad. Así quisiera ver á mi país en el sentido de que la construcción del ferrocarril al Oriente, también fuera una realidad.

Yo no soy partidario de los empréstitos; pero creo que los señores

de la oposición, si supieran que el ferrocarril al Oriente había de hacerse de una manera segura, evidente é indiscutible darían su voto, no digo por un empréstito de tres millones de libras, por uno de cuatro ó cinco millones, siempre que ese ferrocarril se hiciera; pero no lo va á hacer una empresa particular, y no se sabe si ese ferrocarril se va á trazar después de un estudio meditado. Lo va á hacer el gobierno. El gobierno se va á convertir, Excmo. señor, en constructor de obras públicas, y el señor Ministro de Fomento será, pues, el jefe de esa construcción, y estoy seguro de que, por esa circunstancia, dejará la cartera para dedicarse de una manera preferente y muy amplia, á esa ocupación, que demandará mucho su presencia, pues tendrá que salir con frecuencia el señor ministro para vigilar los estudios y aplicar los fondos.

Para discutir, pues, este asunto con seriedad, sería necesario que el señor Ministro de Fomento nos trajera la prueba de que hay una empresa, una persona de responsabilidad que va á encargarse de la construcción del ferrocarril al Oriente, indicándonos, al mismo tiempo, lo que esa construcción ha de importar.

Esto no es baladí, no es insignificante.

Pero, Excmo. señor, los señores de la mayoría no necesitan ocuparse de pedir cuentas al Ministerio de Fomento; para su señoría esta autorización es un acto de confianza, y la confianza no se discute. ¡Ellos saben cómo se va á construir el ferrocarril! Perfectamente, y los señores diputados de la minoría, y yo con ellos, no daremos esa autorización á ciegas, esa autorización absurda.

Y ya que se trata de autorización que descansa en acto de confianza, de absoluta confianza, ¿debe deducirse que en esto debemos rendir homenaje á los partidarios del Gobierno, que son mayoría en la Cámara de Diputados? ¿Cómo vamos á discutir nosotros el acto de confianza? Eso es absurdo, Excmo. señor; si nosotros decimos no tenemos confianza en la autorización que pide el Poder Ejecutivo, ellos nos contestarían: somos mayoría, somos los más y la autorización se ha de dar,

¿y por qué? Porque si ese partido del Gobierno no diera la autorización, no habría Gobierno, evidentemente, y cayendo el Gobierno, caeremos nosotros, dicen ellos. Está, pues, en vuestro interés y está en vuestras principales conveniencias obedecer y apoyar al Gobierno y darle la autorización. Y en este sentido procedéis perfectamente por eso yo no seré tan tenaz, como algunos de los señores que han aducido este argumento. Evidentemente, tenemos razón; estamos obligados á no dar esa autorización, porque cuando fuimos mayoría no dimos jamás autorizaciones de ese género, y nuestro jefe de partido, cuando estuvo en el poder, no nos pidió autorización semejante; no se la hubiéramos concedido; se la hubiéramos negado.

Antes de exponer los fundamentos de mi voto en contra de la autorización del empréstito por tres millones de libras, debo preguntarle al señor Ministro de Fomento á este respecto si conoce cuál va á ser el punto de partida y el punto de llegada; la línea que esos dos puntos ha de recorrer y la línea de desarrollo al ferrocarril al Oriente. 2o., ¿conoce el costo de ese ferrocarril? Tercero, ¿hay empresa ó persona responsable que lo construya por cantidad determinada?

Si el señor Ministro de Fomento da esas respuestas técnicas y profesionales y no nos prueba que no pueden discutirse, volveré á hacer uso de la palabra y combatiré los argumentos de su señoría.

El señor **Presidente**.—El honorable señor Ministro de Fomento, tiene la palabra.

El señor **Ministro de Fomento**.—(Ocupando la tribuna).—Excmo. señor: Vengo á esta tribuna, no porque crea yo que lo que voy á expresar pueda constituir un discurso que valga la pena, sobre todo por su forma de ser pronunciado desde este sitio, sino simplemente porque aquí puedo arreglar de manera conveniente los documentos que he traído para darlos á conocer á la H. Cámara y á los que debo referirme, con el objeto de comprobar ó justificar mis aseveraciones.

Si los honorables representantes y el ilustrado público que me escucha son indulgentes conmigo para disimular las incorrecciones de mi len-

guaje, hñándose nada más q' en el fondo de mis ideas, es probable que con alguna serenidad podré desarrollar la exposicion que me propongo hacer.

Yo debería comenzar, Excmo. señor, por dar las gracias al honorable señor Valverde, tomando nota de sus últimas palabras; pero no quiero adelantarme, porque antes tengo que pagar una deuda, y con venia de VE. necesito dar una satisfacción.

Cuando en una de las sesiones anteriores me tomé la libertad de interrumpir al honorable señor Valcárcel, le hice animado de la mejor intención, porque creí que mi aclaración sería oportuna para que su señoría pudiera separarse de los cálculos que hacía en ese momento, partiendo de una base, en mi concepto equivocada, sobre la extensión de la línea del ferrocarril al oriente, pues por los informes de las comisiones respectivas, por la aprobación del Cuerpo de Ingenieros de Caminos y revisión de la junta consultiva del ferrocarril al oriente, se ha determinado la extensión de la línea de este ferrocarril en 496 kilómetros, considerándose también el desarrollo natural; y como el honorable señor Valcárcel consideró 735 kilómetros, tuve que suponer que por una equivocación, había considerado en esa línea la extensión de otro rumbo determinado por el mismo señor Cipriani en su informe. Desde luego esa equivocación no podía deslustrar en lo menor los reconocidos talentos de su señoría, ni podía ser motivo para que causara extrañeza, por referirse á un punto que se determina no por raciocinios, sino por datos susceptibles de ser mal tomados. Yo he quedado Excmo. señor, bastante mortificado con la idea de que tal vez no fué correcta mi conducta, tanto más tratándose de la alta personalidad del honorable señor Valcárcel, por quien tengo muy sincero cariño y el más profundo respeto, y como su señoría sabe muy bien que digo la verdad, será bondadoso para dispensarme esa falta, si es que falta ha sido.

El señor **Valcárcel**.—(Interrumpiendo).—Correcta y levantada juzgué la conducta del señor Ministro de Fomento.

El señor **Ministro**.—(Continuan-

do.) Gracias honorable señor Valcárcel.

Como es natural, Excmo. señor, he escuchado con palcer y con la mayor atención los discursos pronunciados por los distinguidos oradores que han impugnado la moción que está en debate; y habiendo tomado nota de aquellos argumentos que siendo conexos con el punto que se discute, se rozan de alguna manera con las materias que caen bajo el dominio del Ministerio que corre á mi cargo, voy á tener el honor de contestarlos.

El honorable señor Valverde parece creer, ó cree muy á firme, que es menester, que es de completa necesidad, el ser técnico ó profesional en la ingeniería para ejercer el alto y honroso cargo que desempeño.

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

El señor **Ministro** (continuando).—Yo creo que la misión de un Ministro no puede ir hasta el punto que se le exija aquellas condiciones para ejercer el cargo; si así lo hubiera creído, no me hubiera atrevido á aceptar la honrosa invitación con que me favoreció el Supremo Gobierno. La misión de un Ministro, es ver y tratar los asuntos que corren por su Despacho, bajo su aspecto general, bajo el aspecto de las conveniencias nacionales, y para lo que respecta á los datos y detalles técnicos que necesita para formar su criterio, cuenta con las respectivas oficinas técnicas de su dependencia. Tan cierto es lo que digo que para que se cumplieran los propósitos y deseos del honorable señor Valverde, el Ministro de Fomento no solo debiera ser ingeniero sino también médico, por estar á su cargo la Dirección de Salubridad, y no solo ingeniero de caminos sino también ingeniero de minas, porque esta es otra sección especial que corre por su despacho.

De modo, pues, que evidentemente, el concepto del honorable señor Valverde no es la verdadera apreciación que debe hacerse de las funciones de un Ministro, cualquiera que él sea. Los puntos técnicos que se rozan con un Ministerio son del estudio é informes de las respectivas comisiones y de las oficinas técnicas cuya palabra es oficial y autorizada.

Desde luego, Excmo. señor, yo que he seguido punto por punto este debate, desde la última legislatura extraordinaria, creo tener el convencimiento exacto del verdadero terreno parlamentario en que debe colocarse esta discusión. Mientras tenemos al frente, en perfecta vigencia y en toda su fuerza y vigor la ley de 1904, que manda construir los ferrocarriles, no cabe, no procede, es inusitada toda discusión que en favor ó en contra se puede alegar sobre esos ferrocarriles para sustentarlos ó para desautorizarlos. Esa oportunidad ha pasado. Las razones sobre la importancia verdadera de esos ferrocarriles, sobre su productibilidad y ventajas y todos los demás fundamentos que se tuvieron en cuenta para dar esa ley y las alegadas en contrario, tuvieron su oportunidad en la época de esa discusión, pero ahora ya nó; pues ahora ya no determinan una solución ni práctica ni parlamentaria. La discusión versa hoy exclusivamente sobre el punto planteado por el Gobierno relativo á la autorización para el empréstito.

Aclararé más esta idea: yo considero que sobre lo relativo á ferrocarriles, ó la determinación de los poderes públicos para autorizar la ejecución de ellos, es lo que llamaré la obra, y todo lo relativo á los fondos para construirlos es lo que llamaré el dinero para la obra. La primera faz de esta cuestión que llamo la obra, es punto ya resuelto, es cosa concluida, porque los poderes públicos han pronunciado ya al respecto su última palabra; volver á la discusión sobre este punto es apartarse del debate actual. De modo que al presente no se discute, ó no debe discutirse, sino sobre el dinero para la obra, sobre esta parte de naturaleza financiera que es del resorte de mi ilustrado colega el honorable señor Ministro de Hacienda que viene á sostener en esta honorable Cámara el plan que ha propuesto. En fin, es por esto mismo Excmo. señor, que yo no creí nunca que como Ministro de Fomento tuviera que intervenir de una manera formal en el debate de este asunto; sin embargo, comprendí que era muy natural que la honorable cámara me hubiera honrado con su invitación, por cuanto, con motivo de la discusión sobre aquello que llamo dinero pa-

ra la obra, era posible que se necesitase algunos datos ó informaciones sobre la obra misma, que yo debía absolverlas, con cuyo motivo, y para que no resultaran fallidas las esperanzas de la honorable cámara, me he consagrado á un estudio detenido de este asunto y he recopilado la documentación necesaria para satisfacer, en cuanto de mi dependa, todas las indicaciones que se quieran al respecto.

A manera de las grandes batallas, será menester comenzar por las escaramuzas, constituidas por los argumentos de menor fuerza que se han producido en contra, para llegar al final, á lo más importante, á lo que ha preocupado más la atención, no sólo de la honorable Cámara, sino también del público en general: es decir, sobre todo, lo relativo á los estudios y al costo del ferrocarril al oriente.

El honorable señor Boza comenzó por leernos el decreto supremo de 27 de mayo de 1904, sobre un plan general para estudios y construcción de los ferrocarriles, y preguntaba su señoría, ¿Qué se ha hecho hasta ahora en cumplimiento de dicha resolución? Para podernos penetrar bien del verdadero espíritu que ha informado á su señoría el honorable señor Boza para hacer esta pregunta, será menester que vuelva á leer el decreto á que se refiere su señoría, dice: (leyó) Con motivo de esta disposición preguntaba el honorable señor Boza: ¿Qué es lo que se ha hecho después? Yo simplemente contestaré, nada, q' este decreto lo expidió mi antecesor, el honorable ingeniero señor Balta, con un bello ideal, con un plan manifiesto, con el objeto de que se reuniera en un solo cuerpo cuanto pudiera convenir á la mejor manera de construir los ferrocarriles del Perú; considerando el asunto bajo todos su aspectos, inclusive el técnico. Indudablemente que su autor no tendría tiempo para desarrollar este gran pensamiento, por lo que ha quedado el decreto escrito tal como se ha leído. ¿Pero qué tiene que hacer esto con el punto que se debate? Este es un plan general, un plan de apreciaciones científicas que no impide el tratarse de casos especiales y concretos como el relativo á ferrocarriles de q' nos ocupamos ahora.

Esto me hace recordar lo que pa-

saba últimamente con motivo de algunas reformas que se proponían en las Cámaras sobre asuntos judiciales, se decía: "No se toque este punto; que permanezca ahí, porque hay unas comisiones que están estudiando las reformas de los Códigos, y es mejor esperar que estas reformas parciales se tomen en cuenta en el plan general sometido á esas comisiones"; entre tanto, éstas siguen estudiando el asunto, año tras año, y no concluyen nunca, de manera que si conforme con ese criterio se hubiesen esperado las reformas ó plan general, no habríamos podido dar un sólo paso en puntos que se determinaban como urgentes en el sentido de la reforma. Pasaría, pues, lo mismo con esto: en vista de que hay el deseo de llegar á un plan para dar unidad á la construcción de ferrocarriles, tendríamos que dejar sin cumplimiento la ley de 1904, mientras pudiera cumplirse ese decreto sobre plan científico. Tal cosa no es posible. Probablemente su señoría se ha referido, al hacer su pregunta, á los estudios y á las medidas que haya podido tomar el gobierno con respecto á los ferrocarriles de que se ocupan las leyes de marzo de 1904 y octubre de 1905; y bajo este punto de vista oportunamente será satisfecho su señoría, pues ya he ofrecido ocuparme al último de este punto.

Me refiero siempre al honorable señor Boza: censura acremente el contrato celebrado por el gobierno el 28 de abril de 1906 con la Peruvian Corporation para la explotación por dos años de la línea expedita de la Oroya á Huari. Es necesario, es indispensable, que yo lea ese contrato. Después que la honorable Cámara recuerde el texto de él, será fácil que pueda formar su criterio sobre cuanto al respecto el honorable señor Boza ha dicho y sobre cuanto al respecto diré yo (leyó). Pues bien: con motivo de este asunto, el honorable señor Boza comenzó por manifestar que era inaudito que se hubiera consignado en este contrato una cláusula por la cual el Gobierno se imponía la obligación de pagar fuertes fletes por los materiales ó enseres que fuera necesario transportar para continuar la línea de la Oroya á Huancayo. Manifestó que esta concesión para

la explotación de esa sección por la Peruvian, era la prueba y la demostración más palmaria que podía darse de la inutilidad de los ferrocarriles construídos sin los estudios previos correspondientes, sin la meditación necesaria y que todo esto provenía de haberse procedido con precipitación en esta clase de asuntos. En primer lugar debo manifestar que, como ha podido verse por la lectura que he hecho del contrato, no hay en éste cláusula alguna por la cual el Gobierno se obligase a pagar fuertes fletes, como dice el honorable señor Boza, por el transporte de los materiales necesarios para continuar la construcción de la línea de Oroya á Huancayo; pero probablemente su señoría se refiere á la deducción que se desprende de una cláusula en que se fija una tarifa general y moderada de fletes y en la que cabe las rebajas que existen para el Gobierno en el Reglamento sobre ferrocarriles. Pero lo principal para su señoría fué deducir la inconveniencia de esta clase de obras sin estudios, censurando la medida del Gobierno al celebrar este contrato. Pero yo le digo, que el gobierno hizo muy bien al celebrar este contrato de explotación; yo no dudo que de buena fé formuló esta observación el honorable señor Boza, pero esto obedece á que su señoría no conoce esos lugares. Huari, término actual de esa primera sección de la línea, es un paraje desierto, apenas si hay allí una que otra casita construida sobre muros de piedra y techos de paja, apenas si puede llamarse caserío; es un lugar en donde no hay producción, limitándose á unas pocas cargas de minerales de carbón que transportar de allí á la Oroya; y en lugar de que esta sección que no es sino una pequeña parte de la línea á Huancayo, quede abandonada é inútil mientras pueda continuar la prolongación del ferrocarril y que más bien ocasionará gastos su conservación, sin obtenerse ningún producto, era preferible conceder á la Peruvian la explotación de esa línea, con su propio material rodante por dos años, que es lo menos que se necesita, si continúa la obra á Huancayo para llegar á este lugar. En vez de que estuviera, pues, abandonada esa sección, en lugar de que el gobierno hiciera los fuertes gastos que de-

anda la conservación de una línea recién construída, porque la infraestructura de la obra, todavía es movediza y está sujeta á desnivelaciones frecuentes, era indudablemente acertado y oportuno este contrato con la Peruvian, que podía aprovechar, sin esfuerzo, de los elementos con que cuenta en la Oroya, haciéndolo partícipe al gobierno del 10 por ciento de las entradas brutas en el primer año y del 20 por ciento en el segundo.

Si Huari fuera un centro que prometiese alguna exportación, sería explicable lo dicho por su señoría, pero no cuenta con ninguna producción y ni siquiera está en el camino real y transitado entre la Oroya y Jauja. Para que se penetre de mi idea, le pondré un ejemplo sobre un punto que conoce su señoría. Supongamos que tratándose de la construcción del ferrocarril de Pisco á Ica, por motivos a, b, ó c, no se hubiese podido continuar la línea hasta Ica, deteniéndose por ejemplo, en la milla 18, saliendo de Pisco á Ica. ¿No cree su señoría que conoce muy bien esos lugares, por supuesto más que nosotros, que siendo ese lugar de la milla 18 improductivo, á pesar de encontrarse en el camino real, nada habría sido mejor que conceder la explotación de esa sección de la línea á una empresa cualquiera, para que se ocupe siquiera de conservarla, y aún mejor si todavía participara en algo al gobierno de sus utilidades, caso de obtenerlas? ¿No habría aceptado el honorable señor Boza semejante negociación? Indudablemente que sí.

Sería distinto si la construcción del ferrocarril tuviera que detenerse en algún punto importante de producción, como por ejemplo, la hacienda "La Macaona", á poca distancia de Ica, valioso fundo del honorable señor Boza, y donde he tenido el honor de ser su huésped alguna vez, pues, habiendo fuertes productos en esa hacienda, podría quizás dar lo necesario para conservar la línea en forma conveniente mientras pudiera continuar á su último término.

Por lo tanto, bajo este punto de vista, no ha habido razón para que el honorable señor Boza descargue sus iras contra el Gobierno; por el contrario, si no hubiera hecho tal cosa el Gobierno, creo que el honorable

señor Boza hubiera censurado la omisión de medidas para evitar perjuicios, porque desgraciadamente á pesar del patriotismo y talento que reconozco en el honorable señor Boza, su señoría está siempre como el león despierto, listo y dispuesto á dirigir sus ataques al Gobierno. (Risas).

El Gobierno, por el contrario, sigue sereno y paciente en su árdua labor, cumpliendo sus deberes; y es como el león dormido, que no quiere despertar, sino para encontrarse en abrazo común con propios y extraños. (Aplausos)

Nos decía también el honorable señor Boza, que el punto terminal para el ferrocarril al Oriente y de principio á la navegación fluvial, no es conveniente, por cuanto del mismo informe del ingeniero señor Cipriani se deduce q' en su estiaje, en época de sequía, no admite sino vapores de tres pies de calado. A este respecto diré, Excmo. señor, que lo importante y decisivo es que el señor Cipriani trata del punto nombrado Cumarí, como término del ferrocarril al Oriente; pero que el cuerpo de ingenieros de caminos y la junta consultiva del ferrocarril al Oriente, en vista, tanto del informe del señor Cipriani, como del de su compañero señor Kauffman, ha determinado como última sección de la línea, la que partiendo de las nacientes del Shahuaya va hasta la desembocadura del Iparia en el Bajo Ucayali, punto que está mucho más abajo del Cumarí y por lo tanto en sitio en que el volumen de agua es inmensamente mayor. En una relación que tuve el honor de mandar al señor Durand, de la navegación del alto Ucayali hasta el Cumarí, se detallan los vapores, tonelaje, calado y fechas en que han surcado esos ríos, en la que se ve que han surcado vapores en toda época del año, de cuatro, cinco y siete pies de calado, entre Cumarí y Tambo, y desde que á la desembocadura del Iparia tiene ya el Ucayali mucha más agua, es claro que desde allí al Amazonas pueden ya navegar, sin inconveniente, vapores, cuando menos, de siete pies de calado.

Nos dijo también el honorable señor Boza, que del informe del señor Wood se desprende, no sé si dijo, que en toda la línea ó por lo menos en una sección de la línea, que el precio sería de Lp. 5.000 por kilómetro; probablemente se ha equivocado su

señoría con otro informe, porque en el del señor Wood no hay tal cosa. Pero creyendo que quizás no veía ya lo que veía el honorable señor Boza, hice llamar á mi despacho al señor Wood y él me ratificó que no existe tal cosa, y que, por el contrario, su informe determina un menor precio, porque la parte que comprende la sección de su trabajo, no ofrece dificultades.

Habló en seguida el H. Sr. Boza de las diversas líneas y se detuvo en la correspondencia al ferrocarril de Paíta al Marañón. Sobre las diversas líneas, tendré oportunidad de contestar al ocuparme del discurso del H. señor Durand, y me contraeré á lo dicho por SSa. respecto al ferrocarril de Paíta al Marañón. Este ferrocarril está comprendido de una manera capital y directa en la ley de 30 de marzo de 1904; dicha ley en un artículo pertinente manda que el Gobierno contrate la construcción de ese ferrocarril con los requisitos y condiciones que ella señala, con una empresa ó compañía para que haga la construcción. De modo que por esa misma ley este ferrocarril es independiente del ferrocarril al Oriente, que por mandato claro y terminante de ella, ha quedado que parta de uno de los puntos comprendidos entre la Oroya y el Cerro de Pasco á un punto navegable en el Ucayali en toda época del año; de suerte, pues, que por el hecho de la construcción del ferrocarril al Oriente, no se deja de tomar en cuenta, como teme SSa. el señor Boza, el importante ferrocarril de Paíta al Marañón.

Dice también SSa. que en la distancia de 496 kilómetros que aparecen en el plano, no se comprende el desarrollo del ferrocarril. Bajo este aspecto, yo no tengo más que referirme á la opinión é informes de las oficinas técnicas de mi dependencia; éstas dicen y aseguran, que en esta distancia de 496 kilómetros, desde el punto de partida hasta el de llegada, está comprendido el desarrollo del ferrocarril. Como todos los datos que yo suministro á la H. Cámara, sobre puntos esencialmente técnicos, son nada más que tomados de esas oficinas, no será demás que de una vez lea las conclusiones del informe que me ha dado el director del cuerpo de ingenieros de caminos,

con motivo de la siguiente nota que tuve á bien pasar. (Leyó).

Dicho director me contestó con una nota extensa y explicativa, que no leo por no cansar la atención de la H. Cámara: me será suficiente con dar lectura á las últimas conclusiones á que llega. (Leyó).

Por lo tanto, y como se vé por esta última conclusión, ya sabe la H. Cámara que todo lo que yo afirmo en materia técnica es la palabra de las oficinas técnicas oficiales y autorizadas de la dependencia del Ministerio de Fomento.

Habéis podido escuchar, señores representantes, el extenso discurso que nos ha pronunciado el distinguido y estimable representante señor Durand, y habéis podido comprobar por la naturaleza misma de los asuntos de que ha tratado, que la apreciación técnica de los estudios y sus comparaciones no son ni pueden ser materia del debate en esta H. Cámara. La H. Cámara, como cualquiera de los honorables representantes, tiene derecho para pedir todos los datos é informaciones que se quieran del Ministerio de Fomento sobre estos asuntos, pero esto no quiere decir que pueden ser esos asuntos objeto de debate en las cámaras legislativas, porque no tendría un fin real, claro y definido. ¿Cuál sería el objeto de la Cámara al entrar á discutir los detalles técnicos de los estudios sobre trazos de ferrocarriles, sobre si la línea A es mejor que la línea B y sobre que el estudio de las comisiones es bueno ó no lo es? Yo entiendo que el objeto de la Cámara en todo debate parlamentario, es llegar á una conclusión y á qué conclusión se llegaría discutiendo los puntos propuestos? ¿Podría la H. Cámara declarar, por ejemplo, que la línea del Huallaga es mejor que la del Perené? ¿Podría la H. Cámara resolver ésto? De ninguna manera; aunque toda la representación estuviera formada de ingenieros, no sería evidentemente de su resorte tratar de este asunto, pues, ellos son de la exclusiva atribución del Poder Ejecutivo; y se impone así, tanto porque por ley es función propia del Gobierno, cuanto porque así debe ser, por la naturaleza misma de esta clase de estudios, que no permite tratarlos de memoria en

un debate de este orden, como ha béis podido observar.

Por lo demás, Excmo. señor, ¿Qué interés puede tener el Gobierno para resolverse por una línea y no por otra? ¿Qué interés político ni de ningún otro orden podría tener para decidirse por preferencias no justificadas? El Poder Ejecutivo lo que quiere es, como el H. señor Durand, obtener el acierto, buscar una línea que sea más cómoda, más practicable y que resulte más barata en su construcción. Yo respeto mucho la opinión del H. señor Durand, cuya constancia patriótica y laboriosa reconozco; para mí es muy autorizada y respetada su palabra; pero en este asunto tengo que atenerme á la opinión de las comisiones técnicas oficiales y de las oficinas también técnicas que dependen del Ministerio de Fomento.

Tratándose de la línea que patrocina su señoría es de doble ruta, que partiendo de la Oroya al Cerro de Pasco, del punto Gollarisquisca, va hasta el punto que se determina en la confluencia del Tulumayo en el Huallaga, de donde parten dos líneas: una hasta Puca-alpa, y otra por el Sungaryacu hasta el Pachitea. Ambas están desacreditadas por las comisiones que se han enviado á hacer los reconocimientos. Por lo menos, hay informaciones que autorizan y forman el mejor criterio, para el Gobierno, la línea del Perené al Ucayali, esa línea que es la patrocinada por el señor Raimondi y otros tantos excursionistas, esa línea, por la que el mismo ilustre jefe de vosotros, señores demócratas, llamó la línea nacional ó peruana."

Aquí tengo, Excmo. señor, tres cuadros perfectamente minuciosos, claros y detallados, que se ocupan de cada una de estas tres líneas, con sus alturas, distancias y gradientes. Estos cuadros no es posible leerlos detenidamente, porque sería inútil, pues, no conducen al objeto de la discusión y porque ni sería posible retenerlos en la memoria; pero leeré las conclusiones, para que se vea que por lo que determinan estos cuadros, que son oficiales, la línea del Perené al Ucayali, es más corta que cualesquiera de las otras dos que su señoría el H. señor Durand patrocina.

Si su señoría expresa su opinión y expone su demostración para ma-

nifestar que cualesquiera de esas dos líneas que su señoría apoya, es más corta que la del Perené al Ucayali, yo respeto su palabra, pero no puedo atenerme sino á las conclusiones de las comisiones oficiales, como ya lo he dicho. Será menester, pues, que dé á conocer á la H. Cámara nada más que las conclusiones de estos cuadros? (pausa)

No encuentro por el momento el cuadro relativo á la línea del Perené al Ucayali; pero es evidente, y tiene las copias el H. señor Durand, quien habra visto por estos datos oficiales, que se considera de mayor distancia cualquiera de las líneas patrocinadas por su señoría, que la línea del Perené al Ucayali; pues las copias de esos cuadros fueron remitidas oportunamente al H. señor Durand, de modo que tengo el testimonio respetable de su señoría.

Creo que he llegado al punto principal de este debate; es posible que se me haya olvidado algún argumento lijero, que he podido aclarar ó dilucidar. Debo entrar al punto relativo á los estudios y al costo de los ferrocarriles.

El señor **Valverde**.—Suplicaría también al señor Ministro que contestara á mis preguntas, porque todavía no he hecho uso de la palabra.

El señor **Ministro de Fomento**.—(Continuando.) He de complacer ampliamente los deseos del honorable señor Valverde; le suplico que tenga un poco de paciencia y estoy seguro de que verá que mi oferta no va á ser frustrada. Antes deseo, también de mi parte hacer algunas consideraciones sobre este asunto. Antes de llegar á la conclusión de que hay estudios, si no completos, pero sí muy adelantados, y de que hay una apreciación matemática y técnica sobre el costo del ferrocarril, voy á demostrar á la H. Cámara que no existe motivo, que no lo ha habido absolutamente, para que nadie haya podido preocuparse para tratar del asunto en debate en el pie en que se encuentra, de los estudios de los ferrocarriles. La tesis que planteo, parece ser muy grave, y sin embargo, estoy casi seguro de su comprobación. Digo que no ha sido necesario conocer los estudios de los ferrocarriles para llegar á este punto del debate en esta H. Cámara sobre la autorización que solicita el Gobierno para el em-

préstito, ni ha sido necesario antes de ahora.

La propuesta que hace el Gobierno á la H. Cámara de que se le autorice, en la forma que ha planteado, para contratar un empréstito de tres millones de libras con el objeto de construir los ferrocarriles ¿es ó no, honorables representantes un medio que revela el propósito del Gobierno de llevar adelante la ejecución de esos ferrocarriles?, ¿sí ó no? El plan que propone el Gobierno, por medio de esta autorización que pide, ¿qué objeto tiene? Construir los ferrocarriles. Luego, es uno de los medios que se propone, para llevar adelante lo que mandan las leyes respectivas sobre ferrocarriles. Esto es evidente. Bien, señores: ¿cuándo expedisteis la ley de 30 de marzo de 1904, no propusisteis y aprobasteis cinco diversos medios para q' en la forma de cualesquiera de ellos, pudiera llevarse adelante la ejecución de las líneas férreas?

El señor **Vidaurre** (por lo bajo).—Sí.

El señor **Ministro de Fomento** (continuando).—Sí: y siendo ésta nada más que un otro medio que se propone para la construcción de los ferrocarriles ¿cómo es que ahora os llama tanto la atención la falta de estudios para esos ferrocarriles, y esta falta no la notásteis, ni os llamó la atención cuando discutisteis la ley en virtud de la cual se plantean cinco medios para el mismo propósito, bajo los cuales el Gobierno podía llevar adelante la construcción de los ferrocarriles? ¿Qué razón distinta hay, Excmo. señor, entre la situación de antes á la situación de hoy? ¿Por qué entonces no se pudo insinuar entre una de las medidas que serían necesarias para llevar adelante la ejecución de los ferrocarriles, esta medida de la contratación de un empréstito? ¿Y no habría sido ésto más franco y más conveniente? Luego este punto queda indudablemente en la esfera neta de uno de los tantos medios posibles en que se puede dar cumplimiento á la ley dictada. ¿Cómo es, pues, que los estudios os han preocupado ahora, en vista del nuevo medio que se ha propuesto? ¿Cómo no os preocupó la falta de estudios de los ferrocarriles contemplando los otros me-

dios que se aprobaron cuando dictásteis la ley de 30 de marzo de 1904?

El señor **Vidaurre** (por lo bajo).—No ha leído el artículo 14

El señor **Ministro de Fomento** (continuando).—Me perdonará el H. señor **Vidaurre** le diga, que he leído el artículo 14, y que conozco todas las leyes referentes á estos asuntos. Este artículo dispone que el Gobierno proceda á hacer los estudios y presupuestos de los ferrocarriles que mande construir.

El señor **Vidaurre**.—Exactamente, eso es lo que dispone el artículo 14.

Pido la palabra, Excmo. señor.

El señor **Fariña**.—Pido la palabra.

El señor **Vidaurre**.—Desde que va á hablar el señor **Fariña**, renuncio al uso de la palabra.

El señor **Fariña**.—Me es completamente indiferente, Excmo. señor.

El señor **Ministro de Fomento**.—(Continuando.)—El hecho de disponerse, Excmo. señor, por el artículo á que se ha referido el honorable señor **Vidaurre**, que el Gobierno debe hacer practicar los estudios y presupuestos de los ferrocarriles, no excluye absolutamente el primer artículo de la ley por el cual se manda construir esos ferrocarriles. Eso no es sino precisamente la interpretación más clara y más fiel del pensamiento y del propósito del legislador. El poder legislativo no comprueba con eso sino el deseo de que se hagan pronto los ferrocarriles, y esos estudios no sirven de condición previa para que subsista el mandato de la ley, que ordena perentoriamente que se construyan los ferrocarriles.

Los estudios, señores representantes, podemos considerarlos en dos medios de acción. Sirven para ver si conviene ó nó que el Congreso ordene la construcción de los ferrocarriles; hace en este caso el papel de medida previa.

El señor **Valverde** (interrumpiendo).—Que quede constancia de las palabras del señor ministro de fomento.

El señor **Ministro** (continuando).—Y yo suplico al honorable señor **Valverde** que tenga la bondad de fijarse bien en lo que digo. Los estudios sirven para dos cosas: una para que con conocimiento de ellos pue-

da el Congreso decidirse á autorizar ó mandar la ejecución de ciertos ferrocarriles, y otro como necesidad para darse principio á la obra, es decir que estos estudios son siempre indispensables para la construcción misma de los ferrocarriles. Estas dos ideas están contempladas en la ley de 30 de marzo de 1904, y voy á probarlo. ¿Qué dice, Excmo. señor, el artículo 10. de dicha ley? Dice: El Congreso dispone la construcción de tales y cuales ferrocarriles.

Pues bien; no hay nada condicional. La ausencia de los estudios no tomó en cuenta el Congreso para dejar ya consignado en la ley su mandato imperativo contraído á que se ejecuten esos ferrocarriles.

En otro artículo ¿Qué dice esta misma ley? En otro artículo dice: El Poder Ejecutivo procederá á hacer los estudios y presupuestos de las líneas siguientes: Aquí si quiere el Congreso conocer todavía los estudios para ver si conviene ó nó ordenar la construcción de esas líneas férreas. En esa ley están, pues, interpretadas las dos situaciones bajo las cuales considero esos estudios: Una que no los considera indispensables al Congreso para determinar su mandato en el sentido de la construcción de los ferrocarriles, porque ya tiene conciencia plena de la necesidad y ventajas de esos ferrocarriles que se imponen, valgan como uno ó valgan como dos, como decía el honorable señor Valcárcel, y que su urgencia se determina de tal manera, que para hacerla resaltar, llegó á decir el honorable senador señor Capelo que debe procederse á la obra sin esperarse estudios. Hay, pues, ferrocarriles, que en concepto del legislador, se imponen por su necesidad, por estimarse que ya no es posible aplazar su ejecución; pero es natural y es absolutamente inevitable, que la construcción misma de los ferrocarriles se haga siempre con estudios previstos, siendo ésta la segunda situación, y lo que quiero decir en este caso es, que el conocimiento de los estudios no han precedido á la voluntad de los poderes públicos para ordenar la construcción de los ferrocarriles, ni para acordar la manera de proveerse los fondos destinados á ese objeto.

El otro aspecto está contemplado en la misma ley, como se ha visto, porque hay otro artículo que sólo se

limita á hacer estudios para otros ferrocarriles que aún no dispone construirlos, porque todavía no los estima inaplazables.

Luego, Excmo. señor. ¿Es cierto ó nó que los estudios se deben considerar bajo esos dos aspectos? Hay, pues, estudios que se consideran por los poderes públicos como necesarios, solamente para ver si conviene ó nó mandar hacer ferrocarriles.

Por ahora nos ocupamos de ferrocarriles que la ley ha ordenado ya que se construyan, sin haber necesitado esa ley conocer antes los estudios, los que, por supuesto, siempre é indefectiblemente preceden y tienen que preceder á la construcción misma.

Lo que hay, Excmo. señor, es esa especie de sujeción en la que también yo mismo caí en un principio, porque confundimos los estudios como previos para la construcción de ferrocarriles con los estudios como previos para ordenar esa construcción y determinar el medio financiero que debe emplearse, no siendo estos últimos estudios, conforme al texto de la ley de 1904, los considerados por ella como precisos para disponer, como dispuso, la construcción de los ferrocarriles de que trata; pero, repito, que para la construcción misma de los ferrocarriles, es indispensable, en todo caso, conocer antes los estudios.

Ahora bien: la ley de 1904 señala diversas maneras ó medios para la ejecución de los ferrocarriles sin haber necesitado conocer previamente los estudios. Cuando se discutía esa ley, fué en todo caso la oportunidad en que los honorables señores de la oposición pudieron decir: ¿Cómo vamos á autorizar la ejecución de estos ferrocarriles cuando no conocemos los estudios sobre ellos, cuando no sabemos lo que van á costar? No podemos autorizar que el Ejecutivo proceda á la construcción de estas obras cuando no conocemos esos estudios, ni sabemos lo que valen.

Pero, podría decirse, que la cuestión varía un tanto de aspecto porque ahora se trata de un empréstito de tres millones de libras que va á pesar sobre el Estado. Yo contestaría entonces, Excmo. señor, ¿Y tratándose de los otros medios de

ejecución señalados por la ley de 1904, no pesaría responsabilidad sobre el Estado por el valor de esos ferrocarriles? ¿O acaso el Gobierno los obtendría de valde?

Pues yo voy á probar también, honorables representantes, que el Gobierno pueda perfectamente, conforme á esa ley, celebrar un contrato sobre construcción de ferrocarriles de que ella trata, contrayendo una obligación perfectamente semejante á la que hoy resultaría de contraerla por el empréstito.

Entre uno de los medios, Excmo. señor, señalados por la ley para llevar adelante la construcción de los ferrocarriles, se insinúa el siguiente: (leyó) "Art. 30. El Poder Ejecutivo llevará á cabo la construcción de estas líneas en alguna de las formas siguientes: C. Contratando la construcción por cuenta del Gobierno, cuyo precio pagará éste en efectivo por anualidades, dentro de los límites de la renta afecta á la ejecución de la presente ley."

Perfectamente, Excmo. señor, puede el Gobierno llevar adelante esta facultad que le concede la ley por medio de la cláusula á que acabo de dar lectura.

Supongan los honorables representantes que se hubiera presentado al Gobierno una empresa ó una combinación de entidades comerciales que le hubieran dicho: Excmo. señor: nosotros nos comprometemos á hacer esos ferrocarriles que se derivan de las leyes de 30 de marzo de 1904 y de octubre de 1905; nos comprometemos á hacer esos ferrocarriles en la forma siguiente: dentro de dos años entregamos los ferrocarriles de la Oroya á Huancayo, de Sicuaní al Cuzco, de Yonán á la Magdalena, de Ilo á Moquegua, y dentro de seis años el ferrocarril al oriente.

Conforme al presupuesto que se ha formulado aceptamos la propuesta por 28 millones de soles; diez millones para los ferrocarriles de la Oroya á Huancayo, etc. que llamaremos locales, para no estarlo repitiendo y 18 millones para el ferrocarril al oriente. Naturalmente este contrato tenía que ser después de los estudios de esas vías.

¿Qué hace el Gobierno en vista de esa propuesta? El Gobierno está perfectamente autorizado para celebrar ese contrato por esta cláusula

que voy á leerla nuevamente, porque es importante fijar la atención en este punto: (leyó).

Como se ve, el Gobierno tiene perfecto derecho para hacer ese contrato, y en su virtud se procede á fijar las condiciones de las obras y la forma del pago.—Como por la ley, el Gobierno no está autorizado á disponer para este objeto, sino de doscientas mli libras anuales, y como sería absurdo é imposible que la empresa conviniera en que se le pague los veintiocho millones de soles por dividendos anuales sin que se le reconozca un interés, es claro que tendría que pactarse una forma de pago á plazos con dividendos por amortización de intereses y capital; y así es la mente de la ley, para que el Gobierno haga alguna combinación con el objeto de pagar el valor de los ferrocarriles con las doscientas mil libras anuales que señala.—Luego, por este contrato resultaría completa responsabilidad del Estado, tan semejante y de tanta fuerza como la responsabilidad proveniente del empréstito, que, en rigor, éste no ha de ser sino para llegar á ese contrato sobre construcción de ferrocarriles, y es así como se explica que esta autorización para el empréstito es con el objeto de dar cumplimiento á la ley de 1904.

Verificándose por el Gobierno dicho contrato, que sería perfectamente legal, ¿no queda obligado por el valor de los ferrocarriles?, ¿sí ó nó? sí; y si esos ferrocarriles importan, más ó menos, 28 millones; quedara, pues, obligado y deudor de ese valor y tiene que pagarlo.

Y si bajo esta forma, prevista en la ley, no nos ha alarmado la fuerte obligación que pudiera pesar sobre el Estado. ¿Por qué nos alarmamos ahora, cuando tratamos de la obligación que se derivará del empréstito que en el fondo es igual?

Por todas estas consideraciones, Excmo. señor,—desde luego mal expuestas, por lo cual desde un principio pedí dispensa á la H. Cámara para que disimulara la incorrección de mi lenguaje, por todas estas razones, tengo yo convicción profunda, íntima, de que no han sido justificadas las alarmas que se han producido por haberse presentado este importante asunto sin haberselo exhibido previamente los estudios sobre

los ferrocarriles; pues, planteada la cuestión en la forma del empréstito no ha variado sustancialmente las condiciones ó medios contemplados por la ley de 30 de marzo de 1904 sobre los diversos medios que señaló para la ejecución de los ferrocarriles.

Pero para mayor abundamiento, Excmo. señor, para que no quede ya ninguna duda en nuestro espíritu, para que podamos proceder con fé ciega en los destinos del país, para que no tengamos temores de que la obra no pueda realizarse, ó de que sea mucho ó poco el dinero que es preciso suministrar, voy á daros cuenta de los estudios muy adelantados sobre el ferrocarril al Oriente, estando ya concluidos los hechos sobre los otros ferrocarriles, y voy á presentaros el costo de todos los ferrocarriles locales, así como el cálculo hecho por el Cuerpo de Ingenieros de Caminos sobre el costo del ferrocarril al Oriente, en vista de los estudios verificados hasta hoy por los seis cuerpos de ingenieros que estudian esa línea por secciones, convenientemente distribuidas.

Para el efecto no tengo necesidad sino de leer el respectivo informe sobre el estado de los estudios de las diversas comisiones que se han mandado al Oriente; y otro informe oficial sobre los cálculos precisos y detallados que se han hecho para determinar el costo de los ferrocarriles.

Yo habría prescindido de dar lectura á éstos informes sin más que presentar á la H. Cámara las conclusiones respectivas; pero ante las explicaciones exigidas por el H. señor Valverde creo conveniente darles lectura. (Leyó). "Estado de los estudios, en la actualidad, de las comisiones del ferrocarril al Oriente. ¿Su señoría el H. señor Valverde desea que se dé lectura?—Porque como es extenso y técnico si lo tiene á bien lo pasaré al H. señor Secretario para que tenga la bondad de ordenar su publicación.

El señor **Valverde**—Perfectamente; suplico al señor Presidente se sirva acceder á la publicación de ese documento.

(El señor **Ministro de Fomento** pasó el informe á la mesa.)

El señor **Ministro**.—Ese informe del 16 de agosto demuestra el estu-

dio detenido que han realizado todas las comisiones respectivas.

La primera comisión que es la de un competente profesional, señor Wood, está concluida en toda su magnitud, desde la partida de la línea de que se trata, que es el kilómetro 25, 300; entre la Oroya y el Cerro de Pasco, hasta un punto llamado Palca, con estudios definidos. Y de Palca á Wertheman, también existen estudios que están al concluirse. En seguida la 2a. la otra sección que estudia el señor Valderrama, 4 desde Wertheman al río Cuatzinique, cuya extensión es de 80 kilómetros, ha mandado ya sus estudios sobre buena parte de su sección, habiendo entrado ya á las partes más difíciles. El señor Weber que se ocupa de la sección entre Cuatzinique y el cuello de Sumbisidoni, tiene también muy adelantados sus estudios, habiendo vencido ya la parte más difícil del cuello antedicho, de donde comenzó para venir al lado del Perené.

Y por este orden han avanzado ya mucho las demás brigadas de ingenieros que existen tendidas en esa línea.

Con este motivo, recuerdo que el honorable señor Boza consideró corto el tiempo de que podían disponer las comisiones para estudiar la línea del Perené al Ucayali. Pero si se considera y se tiene presente que se trata de una línea relativamente pequeña, porque hasta Wertheman era ya muy conocida y calculada desde tiempo atrás, y los estudios del señor Delgado, no sólo comprenden hasta el puerto Wertheman sino hasta el río Auchique, que está más allá, habiéndose hecho, no obstante, nuevos estudios para más seguridad, se verá que ya no se trata de línea muy extensa; pues no hay más que deducir del total de 496 kilómetros, los 171 kilómetros que corresponden desde el principio hasta puerto Wertheman. La diferencia ya no es, pues, una línea tan extensa, y todo lo que puedo decir es q' á cada comisión comprende simplemente poco más de 10 leguas, y no debe suponerse que cada comisión constituida por un ingeniero primero, un ingeniero ayudante, etcétera, no pueda estudiar en cuatro meses su respectiva sección.

Nosotros los individuos de las regiones andinas, que estamos acostumbrados á los viajes, podemos

decir ¿qué son 10 leguas para una comisión? Esa distancia se camina en un día y porque se pueda considerar que esos lugares no prestan facilidades para el viajero, supongamos que las recorren en 10 ó 15 días, ó en un mes; pues tienen tres meses más con la base ganada de reconocimientos bien minuciosos practicados por los ingenieros comisionados, señores Cipriani y Kauffman y explorados desde tiempos antiguos por diferentes excursionistas y por diversas comisiones.

Podría decirse que al fin y al cabo ahora se presentan siquiera estos estudios casi concluidos, pero que la situación era distinta en la época anterior cuando el honorable señor Ministro de Hacienda vino á plantear aquí la cuestión del contrato de empréstito y manifestó que estaban concluidos. A este respecto debo manifestar que yo que asistí asiduamente á los debates de esta honorable Cámara escuché del honorable señor Ministro de Hacienda que se refería como cosa concluida y definitiva nada más que á los estudios hechos por el ingeniero señor Eulogio Delgado, y les dió á esos estudios no sólo el mérito y la fuerza que naturalmente se desprenden del estudio hecho por un profesional competente, sino de la apreciación y mérito que hizo de esos estudios el ilustrado gobierno de entonces, excelentísimo señor don Nicolás de Piérola, vuestro jefe, honorables señores demócratas, que si es respetable para vosotros, también es respetable para nosotros. Bajo la presidencia, pues, del señor de Piérola se trató en palacio de estos estudios, como ya ha habido ocasión anterior de recordarlo, y estos estudios fueron perfectamente defendidos con verdadero entusiasmo por el malogrado señor Luis Carranza, presidente de la Sociedad Geográfica y persona cuya cultura é ilustración, sobre todo en asuntos geográficos, no han sido desconocidos por nadie. De modo que el señor presidente del Consejo de Ministros partió de una base segura, casi firme, sobre la que fundó sus cálculos para el costo del ferrocarril, valiéndose de apreciaciones proporcionales fundadas sobre los reconocimientos del señor Cipriani y de diversos exploradores que han sido varios, entre ellos el padre Sala, del convento de Ocopa, que ha dejado

memoria por su talento y por su laboriosidad. Y si hay algo que admirar es lo siguiente: que los cálculos que hizo el señor Ministro de Hacienda fueron muy aproximados, como se comprueba por los que resultan ahora de las conclusiones á que han llegado sobre el particular reconocidas y numerosas competencias profesionales.

Voy á ocuparme, Excmo. señor, del informe sobre el costo de los ferrocarriles. Según este informe detallado, que también se publicará, excelentísimo señor, y así lo pido, para no darle lectura en todos sus detalles, técnicos y extensos, porque estoy seguro de que fatigaría la atención de los señores representantes, se llega á varias conclusiones, que son las únicas que voy á leer, sobre el costo de cada uno de los ferrocarriles, teniéndose en cuenta, para que no lo duden los honorables señores representantes, que se consignan en el cuerpo del informe todos los detalles de la obra, y se llega á las conclusiones siguientes: el ferrocarril de Ilo á Moquegua, según presupuesto del ingeniero señor Ignacio Masías, comprendido el material rodante, tendrá de costo Lp. 72,500; el de la Oroya á Huancayo, según presupuesto del ingeniero Valdizán, aprobado ya, como he dicho, por el cuerpo de ingenieros y por la junta consultiva de los ferrocarriles, Lp. 353,800; el de Checacupe al Cuzco (no se ha considerado el de Sicuaní á Checacupe porque ya está construido) ingeniero Sr. Béntzon Lp. 317,700; el de Yonán á la Magdalena, según presupuesto del ingeniero Valdizán, 198,200 libras. Total del costo de los ferrocarriles locales: 942,000 libras.

Costo del ferrocarril al Oriente:
 Construcción Lp. 1,676,480
 Trabajos suplementarios: 136,910

Total. Lp. 1,813,390

Total del costo de todos los ferrocarriles Lp. 2,755,590 que deducidos de Lp. 2,775,000 del producto líquido del empréstito al 92 y medio por ciento de emisión, deja un sobrante de Lp. 19,410.

Este es el resultado á que se llega de los estudios y de los cálculos de los profesionales en la materia, cuyos detalles aparecen de este informe, que se publicará; pues esos detalles y explicaciones no soy yo quien

puede darlos personalmente como obra de mi propio criterio, sino refiriéndome á las comisiones de ingenieros y á los técnicos encargados de estas obras, desde que para el gobierno es autorizada la palabra de sus oficinas técnicas respectivas.

Por lo demás, solo me resta honorables representantes, suplicaros que os inspiréis bien para emitir vuestro voto, el cual espera la patria con ansiedad para que se resuelva este importante problema, que tiende á consultar el progreso y las altas conveniencias nacionales. (Aplausos prolongados.)

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

El señor **Valverde**.—Yo he quedado con el uso de la palabra, Excmo. señor, á mi me pasa lo siguiente, y creo que el señor Ministro de Fomento le acontece lo mismo, se pide un informe al Ministerio de Fomento; no contesta, dice mañana, pasado dentro de cuatro días voy á contestar el oficio ó hacer la remisión de los datos que ha pedido el diputado. Pasa el tiempo, y no contesta. Eso se usa en el estilo parlamentario.

Ahora me acontece también otra cosa, tengo que usar el sistema de repregunta para después continuar en el uso de la palabra. El señor Ministro de Fomento no ha contestado, no ha dado respuesta categórica á las preguntas que le hice para principiar á hacer uso de la palabra. El es el técnico, es la palabra oficial en estos momentos y de allí van á partir los fundamentos de mi voto en contra de la autorización para un empréstito por tres millones de libras. En este caso no me cabe sino manifestar lo siguiente: la discusión no ha principiado, ¿Y por qué no ha principiado? Porque no se ha contestado los cargos que hemos hecho contra el empréstito, contra el empréstito ya sea por un contrato ó ya sea en forma de una autorización, como dice el señor Valcárcel, metamorfoseado ó mejor dicho una transformación del negocio y nada más. Aquí nadie está discutiendo la ley de ferrocarriles.

El señor **Presidente**.—(Interrumpiendo).—Dispénseme el honorable señor Valverde que le interrumpa para manifestarle que el honorable señor Maldonado ha pedido la palabra. Su señoría al terminar su discurso dijo que volvería á tomar parte en el debate en su oportunidad, y esa

oportunidad no ha llegado desde que los señores Maldonado y Fariña han solicitado la palabra.

El señor **Valverde**.—Permítame V. E. Yo presenté una cuestión previa, hice preguntas, hice interpelaciones.

El señor **Presidente**.—La mesa tiene que ceñirse estrictamente al reglamento.

Dispénseme su señoría. El señor Maldonado tiene la palabra.

El señor **Maldonado**.—Excmo. señor: Me toca ocupar esta tribuna cuando parece que la atención de la Cámara se encuentra algún tanto fatigada por la discusión habida el día de hoy, y á la vez impresionada por la palabra sencilla é ingenua del señor Ministro de Fomento. Convenido de mi insuficiencia debiera abstenerme de tomar parte en este debate, pero represento una provincia que quedaría condenada al aislamiento más absoluto si se siguieran los prejuicios del Gobierno en orden á la construcción del ferrocarril Oriental.

Esta circunstancia me decide á tomar parte, á intervenir en esta cuestión y ya que me ocupo de este punto concreto, algo diré muy á la ligera respecto de la autorización para levantar un empréstito de tres millones de libras, destinado á la construcción de ferrocarriles y de los funestos daños que podría producir dicho empréstito al país.

Siempre he considerado, Excmo. señor, toda autorización al Ejecutivo como una delegación de funciones, como una abdicación de los fueros del Congreso, como el deseo de separar á éste del conocimiento de los graves asuntos de interés para la república. Estas consideraciones, de modo general, en todo tiempo, me han determinado á votar contra las autorizaciones que por diversos motivos se han concedido al Poder Ejecutivo. Bien sé que la Constitución permite autorizar al Poder Ejecutivo para que negocie empréstitos, empeñando la hacienda pública, de manera que yo no objeto la autorización bajo el punto de vista constitucional: mi voto negativo en este asunto está determinado por consideraciones de otro orden que me propongo exponer someramente.

El empréstito despojado de los fundamentos en que se apoya, analizado como simple operación económica, se reduce pura y sencillamente á lo siguiente: inversión de 27.750,000 so-

les de plata, en diversos ferrocarriles y al pago por el país, durante 34 años de la suma de 72.140,000 soles de plata. En otros términos, esta operación dejaría á cargo del Estado un saldo de 44.364 soles de plata.

Si se aceptara las ideas que insinúa la oposición de realizar los ferrocarriles por medio de los recursos ordinarios del presupuesto, durante ese mismo término de 34 años, sin comprometer el crédito de la República, podríamos emplear la fuerte suma de 170.000,000.

Vea pues el país y la honorable Cámara quienes están dispuestos á conceder una mayor suma de bienes á la República: si la mayoría que pretende emplear de golpe 27750000 soles de plata, ó si la minoría que opina que esas mismas obras pueden realizarse de manera paulatina, metódica, pero segura con 170 millones y sin comprometer el crédito de la República. Y no cabe duda que el actual Gobierno ha contraído la obligación, en cierto modo de revisar el presupuesto á fin de introducir economías y realizar semejante propósito.

Ayer uno de los honorables representantes por Lima, ó en la sesión de antes de ayer, nos decía que era imposible introducir economías é hizo con ese objeto, un análisis de los diversos pliegos del presupuesto. Pero su señoría se había olvidado que si ha entrado en el programa del actual Gobierno la construcción de ferrocarriles también entró el de establecer una administración en la cual presidiría un espíritu de severa economía, al menos ese fué el ofrecimiento que hizo el actual Presidente de la República en su hermoso discurso inaugural pronunciado en esta misma sala de sesiones.

Sería explicable que el justo anhelo de construir los ferrocarriles acordados por las leyes de marzo de 1904 y de octubre de 1905 nos determinaran á solicitar un empréstito, si ese se otorgase en condiciones ventajosas para el país, si fuera posible colocarlo con un moderado descuento del 2, 3 ó 4 por ciento; pero en este caso el descuento es del 7 y medio por ciento; de manera que la operación deja desde el primer instante en que se suscriba una pérdida de 2.250.000 soles. No puede decirse tampoco que el interés que se estipule sería moderado, el seis por ciento en los tiempos actuales, no ya siquie-

ra sobre lo que se reciba, sobre 27 millones 750,000 soles, sino sobre el total, lo que convertiría ese seis por ciento en una cifra mayor, es un interés excesivo, casi judaico. La época moderna se caracteriza por la tendencia á disminuir el tipo del interés del dinero que del 4 por ciento ha descendido al 2 y medio por ciento.

Como se recordaba en la legislatura extraordinaria última el primer empréstito realizado por el Perú, á raíz de la guerra de la Independencia, el año 1822, justamente para pagar á los que tomaron parte como auxiliares en dicha guerra, se ajustó al 6 por ciento; de manera que renovar este tipo de interés 80 años después cuando se han consolidado nuestras instituciones y cuando podemos ofrecer garantías efectivas y reales, en verdad que no es una operación halagadora ni que merezca entusiasmos mucho.

Declaro, Excmo. señor, que en medio de las divisiones que crea la política interna hay algo que mantiene la aproximación entre los peruanos: el deseo del engrandecimiento nacional; y como ese engrandecimiento se basa en las obras públicas, principalmente en los ferrocarriles, natural es que el país se entusiasme cada vez que vislumbra la oportunidad de cruzar su territorio con vías férreas. Nadie discute la importancia de los ferrocarriles; en todas partes son síntomas de bienestar y de progreso; pero los ferrocarriles como todas las cosas en este mundo aceptan clasificaciones; los ferrocarriles son comerciales ó son de comodidad ó de lujo; los primeros son los que costean los gastos de explotación y su construcción se debe á la intervención privada; los ferrocarriles de comodidad ó de lujo son aquellos que no costean su explotación y cuya construcción se debe, aquí como en todas partes del mundo, á la influencia política.

Sólo los ferrocarriles comerciales causan la felicidad de los pueblos, los que no lo son, aquí como en todas partes del mundo, no son sino cargas que se imponen al bolsillo de los contribuyentes.

Creo yo que un país pobre como el Perú debe fomentar la construcción de ferrocarriles comerciales; llegará la época en que se pueda fomentar la construcción de toda clase de ferrocarriles, aun cuando no

sean comerciales, porque en realidad no hay obras de este género que sean completamente inútiles, pero eso debe hacerse únicamente en el caso de que no se comprometan las rentas públicas.

Ninguno de los ferrocarriles enumerados por las leyes á que anteriormente he hecho referencia tiene un carácter comercial ó reproductivo. Para convencernos de esto basta hacer un argumento muy sencillo: hasta hoy no obstante la abundancia relativa de capitales no obstante los millones salidos del Cerro de Pasco y también de Yauli, la iniciativa privada no se ha dejado sentir para la construcción de un sólo ferrocarril, esos capitales se han invertido casi únicamente en la adquisición de fincas. Esto está probando que ninguno de ellos tiene el carácter de reproductivo, porque cuando una obra tiene esa condición no falta quien la construya; así se construyó el ferrocarril de la Oroya al Cerro de Pasco, probablemente se construirá en idéntica forma en breve el de Chimbote á Recuay y otros muchos que sería cansado enumerar.

Pero sea como sea, comerciales ó no, algunos de estos ferrocarriles se puede asegurar que la opinión de todos está de acuerdo respecto de la necesidad de construir de toda preferencia el ferrocarril al Oriente; pero esa necesidad está determinada por razones de otro orden: por la necesidad de llevar á aquel territorio la acción oficial, las palpitaciones de la vida nacional, por el deseo de atraer la corriente comercial del Atlántico al Pacífico. Pero hay algo, señores, que es perfectamente inconciliable con la preferencia que la opinión pública y la ley de 1904 dan al ferrocarril al Ucayali; y es el propósito de construir ese ferrocarril al mismo tiempo que los demás y con sólo los recursos que se obtengan del empréstito. Yo creo que hay algo que fué probado hasta la evidencia en la legislatura extraordinaria y que también lo ha sido en el actual, que sólo el ferrocarril al Oriente absorbería el producto íntegro del empréstito. La Cámara ha escuchado á este respecto la vigorosa argumentación de los diputados por Camaná y por Bongará; he escuchado también las declaraciones perentorias del señor Minis-

tro de Hacienda, y las que hace un momento ha ratificado el H. Ministro de Fomento. Si sus señorías presentaran á este respecto presupuestos definitivos ó propuestas de contratistas, tendríamos que rendirnos ante la evidencia; pero sus señorías lo único que presentan son estudios que no tienen el carácter de definitivos; de manera que pueden ser objetados, pueden padecer de los mismos errores que ellos imputan á los cálculos que nosotros formulamos: porque adviértase que, los cálculos de la oposición tampoco están sustentados por nuestra simple palabra de honor; están apoyados por estudios realizados por profesionales, tan distinguidos como los que nombraré en seguida: El señor Forselius que por encargo del Gobierno hizo estudios recientes en la montaña, atribuye á cada kilómetro un valor mucho mayor del que generalmente se calcula; hace ascender el costo de 4.500 á 5.000 libras por kilómetro. Ygual deducción se deriva del estudio del señor Velázquez Jiménez, de un ferrocarril que partiendo de la Paz, hasta Puerto Pando le atribuye un valor también de 5.200 libras por kilómetro. El señor Wood que por encargo del Gobierno ha estudiado una de las secciones del ferrocarril de la montaña, como se recordaba en días pasados por el H. señor Boza, ha dividido su trabajo en tres partes y calcula un promedio de 5.500 á 6.000 libras en la región más accidentada.

Todos estos antecedentes prueban que si se emprende simultáneamente la construcción de los diversos ferrocarriles acordados por el Congreso, es colocar al ferrocarril del Ucayali en la condición de que quede inconcluso, de que sólo vaya hasta Tarma, al Chanchamayo ó al Perené; y es imponer al Estado que tenga que gravar su presupuesto votando anualmente una partida especial para sostener los gastos de conservación.

Verdad es que S. E. el presidente de la república en el mensaje leído en la apertura del actual Congreso nos dijo, que el contrato de empréstito ha de prever reservas de consideración que permitirán proporcionar fondos para la ejecución de aquella obra importante.

De aquí se deduce, primeramente que no hay seguridad en los mismos

hombres del Gobierno de que alcancen los dineros del empréstito para las obras públicas acordadas por el Congreso. Pero estas frases tienen todavía mayor gravedad, porque son la revelación clara y manifiesta de que piensa abrirse para el país una nueva era de empréstitos, confirmando así el universal temor de que todo empréstito es eslabón de una cadena sin fin.

El honorable diputado por Camaná con frases vibrantes y elocuentes veló á la honorable Cámara, la posibilidad, la probabilidad casi la seguridad de que se repita para la república la angustiosa situación por la que atravesó el Perú á raíz de los empréstitos de 1868 y 1870, levantados para realizar obras públicas que no llegaron á concluirse, que fueron causa de que se matara nuestro crédito, y hasta la desmembración territorial, porque cuando vino la guerra nos encontró con el crédito perdido y en la imposibilidad de conseguir los elementos que necesitábamos para rechazar la injusta agresión de que fuimos víctimas.

Y bien, Excmo. señor, ¿cómo han tratado de desvirtuar las sensatas previsiones del honorable diputado por Camaná? Se ha dicho: el pasado se ha hundido, el Perú ha resurgido lozano, lleno de bríos, con amor al trabajo, que ha prosperado económica, política y socialmente. No cabe duda, el Perú ha prosperado algo, desgraciadamente no tanto como nos lo pinta el optimismo de los que quieren abrirnos el camino de los empréstitos. Yo sostengo q' al alma de un pueblo, el espíritu nacional no cambia ni por el trascurso del tiempo ni por el cambio de sus instituciones. A pesar de los progresos evidentes y ostensibles del Perú, el alma nacional es la misma; nuestra raza se distingue por su imprevisión, por su ligereza, por su tendencia á echarse en brazos del Estado. El mejoramiento social de un pueblo tiene signos perfectamente caracterizados. El mejoramiento de un pueblo no sólo se deriva de su actividad económica; ese mejoramiento para ser completo exige diversas condiciones.

Veamos cuáles son los síntomas de mejoramiento social y político que concurren en el Perú. Investigad á qué piensa dedicarse la brillante juventud que se educa en las universidades y colegios; estoy se-

guro que si interrogáis á cien de esos jóvenes, noventa y nueve os responderán que prefieren dedicarse á las funciones públicas. Y natural es que así sea porque todavía es el ideal de muchos padres de familia sustraer á sus hijos, tan completamente como les sea posible, de las luchas y contingencias de la vida. Examinad cómo se forma el presupuesto de la república. Si alguien presenta un proyecto votando sumas más ó menos pequeñas, más ó menos grandes, para una obra pública, semejante iniciativa es acojida con desdén, apenas si se le atribuye un interés de companario. Presentad en cambio un proyecto creando nuevos organismos, ampliando los existentes, dotando mejor á los funcionarios, entonces veréis que se unen los hombres de las más opuestas filas y que el más ruidoso éxito corona vuestros esfuerzos. ¿Qué prueba esto? Que la tendencia de la raza es echarse en brazos de la comunidad. Un pueblo semejante no puede tener potencia económica, porque ésta sólo viene de la dedicación al trabajo industrial. Si éste es el carácter nacional, me parece que es un optimista infundado imaginar que no hay peligro para contraer una gruesa deuda por mi parte creo que existe ese peligro y que puede sobrevenir el desequilibrio del presupuesto, lo que nos conduciría forzosa é inevitablemente á recurrir á cualquiera de estos medios: aumento de los tributos, nuevos empréstitos ó billete de curso forzoso. No importa que los gerentes de la cosa pública en diversas ocasiones hayan manifestado su voluntad de no apelar á uno sólo de estos recursos, porque la necesidad de ocurrir á ellos puede venir á despecho de toda voluntad y de toda previsión.

El desequilibrio del presupuesto parece tanto más probable cuanto menos es el respeto que por él se tiene. El presupuesto en todas partes es una ley fundamental, indispensable en el organismo de las naciones; en todas partes se le cumple con religioso respeto. Ay! del que se atreviera á violar una sólo de sus partidas, inmediatamente sufriría una severa pena, quedaría incapacitado para el desempeño de todo otro puesto público. Desgraciadamente entre nosotros nada semejante ocurre. No diré que la ley autorize la violación del presupuesto, pero en

cierto modo la disculpa. Existe en nuestros hábitos administrativos lo que se conoce con el nombre de traslación de partidas, procedimiento que con perfecta razón condenaba el señor Boza. Mientras subsista, jamás puede haber seguridad de que los presupuestos no sean voluntariamente alterados.

Esto, tratándose de las situaciones normales. Y luego si llega una de esas situaciones imprevistas, uno de aquellos acontecimientos que se producen á despecho de la voluntad de los hombres y de los pueblos, ¿no es verdad que puede sobrevenir un desorden económico y colocarse el país nuevamente en condición de no poder atender sus compromisos? Imposible negar, pues, que no pueda sobrevenir el desequilibrio del presupuesto.

Es un optimismo inaceptable é infundado el de que nuestras rentas seguirán creciendo en la misma proporción en que han crecido desde el año 1895, lo que por otra parte, tiene causas perfectamente conocidas, pero cuyo examen sería largo hacer ahora.

No es aceptable ese optimismo de que las rentas públicas irán creciendo y duplicándose cada diez años, porque si eso ocurriera, dentro de cien años el Perú tendría la enorme cifra de 6656 millones de soles al año; es decir, en una centuria se habría realizado aquí uno de los problemas que las viejas naciones de Europa no han podido realizar durante miles de años. (Risas.)

Voy ahora á ocuparme, Excmo. señor, aunque muy brevemente, del punto concreto que ha motivado mi intervención en este debate. En este asunto del ferrocarril al Oriente, causa determinante del empréstito, puesto que todos los demás podrían hacerse con los recursos ordinarios del presupuesto, en este asunto del ferrocarril al Oriente, digo, el Gobierno procede dominado por un prejuicio inconveniente, nocivo y dañoso para el interés de la república.

No me ocuparé del ferrocarril del norte, de Paita al Marañón, patrocinada por un publicista insospechable de estar contaminado con las ideas de la oposición: línea que también ha sido defendida por uno de nuestros hombres públicos más notables, por uno de los vocales de la Excmo. Corte Suprema, el señor doctor don Alberto Elmore. Y no me ocuparé

de este asunto, porque en este orden de cosas, yo también creo, como el Gobierno, que el problema no se resuelve ligando la montaña con una de las extremidades del Perú; lo que hay que ligar es esa montaña con el centro, con el corazón del Perú, con el lugar donde residen sus principales energías y recursos. Pero partiendo del centro puede irse al Ucayali ó sus afluentes por diversas líneas convergentes. ¿Ha estudiado el Gobierno todas ellas? ¿Puede demostrarnos la superioridad de alguna respecto de las otras? ¿No sabe que esta es cuestión que interesa á varios pueblos? ¿Por qué escoge como punto inicial para ese ferrocarril un lugar comprendido entre los kilómetros 25 y 26 del ferrocarril de la Oroya al Cerro de Pasco? ¿No es más racional escoger como punto de arranque el término del ferrocarril americano, que ya no es siquiera el Cerro de Pasco sino Pollarisquisgha. Este lugar tiene la ventaja de haber avanzado algunos kilómetros hacia el Oriente, de haber resuelto el problema del descenso de la altiplanicie de Junín á una de las quebradas convergentes al Huallaga, desde donde sea que quiera seguirse la orilla de este río, como opinaba el finado explorador don Benito Arana, y como opina el diputado por el Dos de Mayo, ó sea que principie á tomarse altura para pasar por Ambo, Huánuco y otros lugares, siguiendo el trazo de Maning Baeckus y Marzo, es relativamente fácil caer á las cuencas del Pachitea ó el Ucayali.

El señor Ministro de Fomento ha tocado muy ligeramente estos puntos; y para no dar una explicación clara, se ha encaustillado en la ley del 1904; pero así como se modifica esa ley apelando á un empréstito, medio que no lo tomo en cuenta, bien podría modificarse en otros puntos, si así resultase provechoso para el interés de la república.

También nos ha dicho el señor Ministro de Fomento que las diversas vías que pasan por Huánuco están, en cierto modo, desacreditadas por los informes técnicos del cuerpo de ingenieros de caminos.

El señor Ministro al explicarnos su presencia en el despacho que desempeña, declaraba que no era necesario ser técnico para ejercerlo; pero en cambio, ahora que se trata de

resolver un asunto relacionado con él, si dá gran importancia al carácter técnico del cuerpo de ingenieros.

Yo tengo mucho respeto por los hombres, y por consiguiente por el cuerpo de ingenieros en el cual cuento con estimables amigos; pero la verdad es que entre nosotros el cuerpo de ingenieros tiene una organización enteramente burocrática; todos los que pertenecen á ese cuerpo son buenas personas, pero les falta una condición: la independencia; de manera que los informes que emiten son muy discutibles y no deben ser tomados en cuenta tan á ciegas.

Cuando se construye un ferrocarril de penetración, lo natural es procurar que pase por lugares poblados, que recorra comarcas de relativos recursos. Se ha creído y se cree aún que el trazo del señor Cipriani está llamado á proporcionar á la larga abundante carga al ferrocarril Oriental. El Perené, Excmo. señor, es una región que produce café, y el café, según el mensaje leído aquí en la apertura del Congreso ordinario por el presidente de la república, ha llegado á producirse, en todo el país por valor de 28,390 libras esterlinas en un año; en cambio la producción de la coca y del café obtenido en su mayor parte en la montaña de Huánuco durante ese mismo tiempo y según ese mismo documento, ha dado la respetable cifra de 172,400 libras esterlinas.

Véase, pues, que este asunto de las diversas líneas convergentes al Ucayali no está estudiado debidamente en todas sus fases. Estudios técnicos definitivos ya sabemos que no los hay; bajo otro aspecto ni siquiera rudimentarios. Y conviene advertir que estos estudios no deben ser únicamente profesionales; no se trata de determinar solamente por dónde pueden haber 20 ó 30 kilómetros más ó menos; en la solución de este asunto debe intervenir un criterio distinto. Son los grandes intereses comerciales los que hay que tomar en consideración. Ahora bien, la solución de estos diversos problemas exige acopio de numerosos datos; éstos no pueden obtenerse en corto tiempo, de manera que un empréstito que tiene por causa determinante la construcción del ferrocarril á la montaña, por el momento es prematuro.

También se justifica el trazo del ingeniero señor Cipriani, asegurán-

dose que el ferrocarril pasará por Tarma.

Se me hará el honor de creer que no sostengo yo que Tarma, simpática población, á la que doy la importancia que merece, no tenga ferrocarril. De ninguna manera. Lo que afirmo es que una línea á la montaña á la cual se diera ese trazo, únicamente por sólo esa consideración, sería realizar una de esas obras de comodidad ó de lujo á que antes me he referido, sencillamente, porque la provincia de Tarma tiene su ferrocarril el de la Oroya, pues por allí exporta sus productos grandes ó pequeños.

Reasumiendo lo que llevo expuesto, me parece pues, que la autorización no procede, que no parece natural quitar al Congreso el conocimiento de graves asuntos y en los que tradicionalmente ha intervenido; porque creo que el empréstito no se efectúa en condiciones aceptables ni proporciona los fondos necesarios para la construcción de todos los ferrocarriles decretados por el Congreso; porque es perfectamente inconciliable la construcción simultánea de todas las líneas y la del ferrocarril al Ucayali, con sólo los recursos que se obtengan del empréstito; porque puede sobrevenir el desequilibrio del presupuesto y con él la angustiosa situación que afligió al país en otro tiempo, y finalmente, porque en este orden de cosas procede el Gobierno con prejuicios injustificados, lesivos y dañosos. Estas razones producen en mí la fuerza de una convicción, y en mérito de ellas me declaro en contra de la autorización.

(Aplausos prolongados.)

El señor **Presidente**.—Siendo la hora avanzada se levanta la sesión.

Eran las 7 h. 10 m. p. m.

Por la redacción

L. E. Gadea.

29a. Sesión del miércoles 5 de setiembre de 1906

Presidida por el H. Sr. Juan Pardo

Sumario.—Orden del día: Se aprueba la redacción de la ley que vota partida en el Presupuesto de la República para la adquisición de locales para las prefecturas de Ica y Ancachs.—Continúa el debate de autorización al Ejecutivo para contratar un