

Diario de los Debates

— DE LA —

Cámara Nacional de Diputados

LEGISLATURA ORDINARIA

58^a SESIÓN, EFECTUADA EL DIA LUNES 18 DE OCTUBRE DE 1926

Presidencia del señor Jesús M. Sala

SUMARIO. — Primera hora. — Se pasa lista. — Se abre la sesión. — Apruébase el acta de la sesión anterior. — Se da cuenta del despacho: oficios, proyectos, dictámenes y solicitudes. — Intervienen en la estación de *pedí* los los señores Jiménez, Otero, Vidalón y Pallete.

ORDEN DEL DIA. — Sin debate se aprueban los dictámenes de la Comisión de Redacción recaídos en los proyectos que se ocupan de los asuntos siguientes: nuevas condiciones para jubilación de magistrados; reconocimiento de servicios y de goces al teniente don Arcadio Minaya; irrigación de la zona triguera de Acobamba; refección del Asilo de la Infancia del Cuzco ensanche del Colegio del Dos de Mayo, de Caraz; autorización al Poder Ejecutivo para que proponga el ascenso de un capitán de navio a la clase de Contraalmirante; pensión a la viuda y a las hijas del doctor J. Domingo Castro; y autorización al Poder Ejecutivo para que conceda indulto de *reos*, bajo ciertas condiciones. — Sin debate se aprueban los siguientes proyectos: el que vota una partida para dotar de un hospital a la provincia de Tarata; el que, en revisión, crea las plazas de Juez de Primera Instancia, Agente Fiscal y Escribano adscrito en la provincia de San Román; y el que vota fondos para establecer el servicio de agua potable en la ciudad de Yungay. — Se acuerda aceptar la modificación del Senado al proyecto que establece un desembarcadero en Yurimaguas. — Asimismo quedan aprobados los proyectos que siguen: el que determina fondos para implantar el alumbrado eléctrico en Tayabamba; el que crea el cargo de Escribano del Crimen para la provincia de Bolívar; el que vota partida para instalar el alumbrado eléctrico en Yanaocca y el que crea un Juzgado de Instrucción en la provincia de Melgar. — Presente el señor Ministro de Fomento, doctor don Celestino Manchego Muñoz, continúa la discusión del contrato sobre construcción de un ferrocarril entre un punto de la costa norte de la República y el puerto fluvial de Yurimaguas. — Discursos de los señores Manchego Muñoz, Rodríguez Dulanto, Sayán Palacios y Torres Belón. — Se levanta la sesión, quedando con la palabra el señor Urbina. — En el despacho de la presente, se incluye el proyecto de Banco Agrícola remitido por el Poder Ejecutivo.

PRIMERA HORA

Siendo las 5 h. 55' p. m., el Secretario, señor Pérez Velásquez, pasó lista, a la que respondieron los señores Sousa, Pró y Mariátegui, Alonso, Añáños, Apaza Rodríguez, Arévalo, Basadre, Berroa, Calle, Cárdenas Cabrero, Castillo, Castro, Cisneros, Cobián Cossío, Daly, Delgado Vivanco, Frisancho, Ganoza Chopitea, García, Hernández Mesía, Iglesias, Jiménez, Klinge, Leguía, Luna, Luna Cartland, Macedo Pastor, Mac-Lean, Málaga, Málaga Santolalla (don Guillermo), Marquina, Martinelli, Merino Schroder, Nadal, Noriega del Aguila, Núñez Chávez, Olivares Otero, Palma, Pancorbo, Patiño, Pazos Varela (don Hernán), Pazos Varela (don Juan Francisco), Peñaloza, Pérez Figuerola, Portocarrero, Rodríguez Dulanto, Rubio (don Miguel), Salcedo, Salomón, Sara Lafosse, Sayán Palacios, Solar (don Juan Miguel), Torres Belón, Ugarte, Ulloa, Urbina, Valverde, Vega, Vidalón Villanueva (don Pedro) y Vivanco. Actuaron como Secretarios los diputados por Cajamarca y por Antabamba, señores Pérez Velásquez y De la Flor, respectivamente.

Señores que faltaron a la lista: Alvarez, Casas, Devéscovi, Escalante, Galdos Benavides, Graña, Maguña Suero, Manchego Muñoz (don Teodoro), Morán, Olaechea, Paliote, Perochena, Rey y Lama, Rivero Ronzelen, Salazar Oyarzábal, Salinas Cossío, Solar (don Manuel), Solari Hurtado, Villacorta y Villanueva (don José A.)

Con licencia faltaron los señores: Abad, Altangoitia, Gamboa Rivas, Gildemeister, Leigh, Ratti y Saldívar; con aviso los señores Escrivens Correa, Dulanto, Espinoza, González García, Lizares Quiñones, Mariátegui, Swayne Argote y Te-

llo; y por hallarse enfermos los señores Noel, Monge y Yáñez León.

El señor PRESIDENTE. — Con el quórum de reglamento se abre la sesión: primera hora. — Va a leerse el acta.

El RELATOR leyó el acta de la sesión anterior.

El señor PRESIDENTE. — En debate. (Pausa). Si no se formulan observaciones se dará el acta por aprobada. (Pausa). Aprobada.

Se va a dar cuenta del despacho.

El RELATOR dió cuenta de los documentos que siguen:

OFICIOS

Obras inéditas del doctor Caparó Muñiz. Párroco de Yhuari.

Ministerio de Justicia
Culto, Instrucción
y Beneficencia

Ministerio de Justicia

Instrucción, Culto
y Beneficencia

Lima, 14 de octubre de 1926.

Nº 8372.

Señores Secretarios de la Cámara de Diputados.

Me es grato expresarles que este Despacho ha tomado nota, con la mayor atención, del oficio número 92 de ustedes en el que trasmiten el pedido del señor diputado nacional por el Cuzco, don Manuel S. Frisancho, con el asentimiento de esa Cámara, y la adhesión del señor diputado don Ramón Nadal, recomendando la conveniencia de adquirir y mandar publicar por cuenta del Estado las obras inéditas del doctor Caparó Muñiz, distinguido escritor cuzqueño.

Dios guarde a ustedes.

(Firmado) *A. Maguña.*

Cámara de Diputados

Lima, 18 de octubre de 1926.

Con conocimiento del señor diputado Nadal: al archivo.

Rúbrica del señor Presidente. — (Firmado) *De la Flor.*

Lima, 14 de octubre de 1926.

Nº 8372.

Señores Secretarios de la Cámara de Diputados.

Tengo el honor de manifestar a ustedes, en respuesta a su estimado oficio número 88, relativo al pedido formulado por el señor diputado nacional por Chanay, don Emilio Sayán Palacios, para que se dote de un cura párroco al distrito de "Yhuari", que su citado oficio ha sido transcrita en la fecha al señor Arzobispo de la Arquidiócesis, remitiéndole el

memorial adjunto para los fines que le respectan.

Dios guarde a ustedes.

(Firmado) *A. Maguina*.

CÁMARA DE DIPUTADOS

LIMA, 18 DE OCTUBRE DE 1926.

Con conocimiento del señor diputado Sayán Palacios: al archivo.

Rúbrica del señor Presidente.—
(Firmado) *De la Flor*.

ESCRIBANO EN UCAYALI.

MINISTERIO DE JUSTICIA:
INSTRUCCIÓN, CULTO
Y BENEFICENCIA

LIMA, 4 DE OCTUBRE DE 1926.

Nº 8197.

SEÑORES SECRETARIOS DE LA CÁMARA
DE DIPUTADOS.

Me es honroso acusar recibo del estimable oficio de ustedes número 79, que se han servido dirigirme a solicitud del señor diputado nacional, don Abraham A. de Rivero, así como de la comunicación adjunta que el Presidente de la Corte Superior del distrito judicial de Loreto ha remitido a dicho señor representante a fin de que, en el proyecto de Presupuesto del Ramo para el año próximo, se aumente en Lp. 10.0.00 el haber del ESCRIBANO DEL CRIMEN ad-

crito al Juzgado de Primera Instancia de la provincia de Ucayali.

Dios guarde a ustedes.

(Firmado) *A. Maguina*.

CÁMARA DE DIPUTADOS

LIMA, 18 DE OCTUBRE DE 1926.

Con conocimiento del señor diputado Rivero: al archivo.

Rúbrica del señor Presidente.—
(Firmado) *De la Flor*.

ACADEMIA NACIONAL DE MÚSICA.

MINISTERIO DE JUSTICIA:
INSTRUCCIÓN, CULTO
Y BENEFICENCIA

LIMA, 14 DE OCTUBRE DE 1926.

Nº 6162.

SEÑORES SECRETARIOS DE LA CÁMARA DE
DIPUTADOS.

Me es honroso ofrecer respuesta al apreciable oficio que ustedes se han servido dirigirme a pedido del diputado nacional señor Monge, acerca del estado de la Academia Nacional de Música, que funciona en esta capital, manifestándoles que he solicitado los informes del caso a fin de observar los puntos que contiene su referida comunicación los mismos que me será honroso enviarlos oportunamente a ustedes para conocimiento del referido señor representante.

Dios guarde a ustedes.

(Firmado) *A. Maguina*.

CÁMARA DE DIPUTADOS

LIMA, 18 DE OCTUBRE DE 1926.

Con conocimiento del señor diputado Monge: al archivo.

Rúbrica del señor Presidente.—
(Firmado) *De la Flor*.

EL SEÑOR PAZOS VARELA
(don Hernán). — Pido la palabra.

EL SEÑOR PESIDENTE. — Tiene la palabra el señor diputado.

EL SEÑOR PAZOS VARELA
(don Hernán). — La he solicitado con el objeto de rogar a la Mesa se sirva hacer oficiar al señor Ministro de Instrucción para que al remitir el informe que está preparando, incluya también el producido por el señor doctor de la Torre González, cuando, en virtud de un decreto supremo, se le encomendó dictaminar sobre este asunto.

EL SEÑOR PRESIDENTE. — Se oficiará al Despacho de Instrucción para que, en el informe pendiente, incluya el que solicita su señoría.

Prosiguiendo el despacho, se dió cuenta de los siguientes oficios:

CRÉDITO AGRÍCOLA DEL PERÚ.

MINISTERIO DE HACIENDA

LIMA, 16 DE OCTUBRE DE 1926.

Nº 277.

SEÑORES SECRETARIOS DE LA CÁMARA
DE DIPUTADOS.

De acuerdo con el señor Presidente de la República, tengo el agrado de someter a la deliberación de esa

Cámara el adjunto proyecto para la creación del "Crédito Agrícola del Perú", en cumplimiento de uno de los propósitos de la ley número 5461 y con el objeto de facilitar a la agricultura nacional el crédito que necesita urgentemente para desarrollarse y contribuir en mayor escala al progreso de la República y al equilibrio de su balanza económica.

Teniendo en cuenta el feliz resultado que se ha obtenido en el Banco de Reserva de la alianza del Estado con los Bancos particulares y los capitalistas nacionales, la nueva institución de crédito ha sido concebida con una organización que aprovecha esa concurrencia de energías; dividiendo el capital social en tres series de acciones: una, que el Estado suscribirá; otra, que tomarán los Bancos, y una tercera serie, que se pondrá a disposición del público; dándose a los tres grupos la proporcional y debida participación en el Directorio llamado a regirlo.

El Crédito Agrícola hará préstamos hipotecarios y emitirá cédulas hipotecarias en conformidad con la legislación vigente sobre los Bancos de esta clase; también hará préstamos a corto plazo con garantía de prenda agrícola; y, para financiar estos últimos se le da el derecho de emitir bonos también a corto plazo.

Para que estos bonos puedan colocarse en el extranjero aumentando así la capacidad financiera del "Crédito Agrícola del Perú", el Estado los garantizará.

Particular esmero ha puesto el Gobierno al fijar las operaciones del Banco en proyecto. Mediante ellas, el crédito no sólo será accesible al propietario rico que ofrece el suelo y al agricultor que compromete su capital de trabajo, sino también a la asociación agrícola legalmente reconocida, la que a su vez podrá extender los beneficios de él a los más pequeños y pobres agricultores.

La obligación que se impone al "Crédito Agrícola del Perú" de ob-

tener del Banco de Reserva el numerario que utilice en sus préstamos a corto plazo, movilizando para el efecto el oro que consiga de la venta de sus bonos, obedece al deseo de que los préstamos a los agricultores sean hechos en moneda nacional para que en los momentos en que haya cambio desfavorable como el actual, proveniente de los bajos precios de los productos agrícolas, no pese sobre ellos la onerosa condición de abonar los servicios de sus deudas en moneda extranjera.

La armonía que debe existir entre los distintos factores que contribuyen a la prosperidad pública, de los que la agricultura es uno insustituible, está finalmente contemplada en las facultades que el "Crédito Agrícola del Perú" tiene según el proyecto, para intervenir en la marcha del cambio, mediante la compra y venta de giros y la recepción en consignación de los frutos que produzcan sus deudores, sea para venderlos en el país o en el extranjero.

El Gobierno espera que la acogida y estudio que esa Cámara le dedique al proyecto han de ser dignas, no sólo de su reconocido celo, en la cosa pública, sino del singular interés que reviste en las presentes circunstancias.

Dios guarde a ustedes.

Rubricado al margen por el señor Presidente de la República.

(Firmado) *M. G. Masías.*

Cámara de Diputados

—

Lima, 18 de octubre de 1926.

A las Comisiones de Agricultura y Principal de Hacienda.

Rúbrica del señor Presidente:—
(Firmado) *De la Flor.*

Ministerio de Hacienda

—

El Congreso, etc.

Ha dado la ley siguiente:

Artículo primero. — Créase una sociedad anónima, de responsabilidad limitada, que se llamará Crédito Agrícola del Perú.

DURACION Y DOMICILIO

Artículo segundo. — La duración del Crédito Agrícola del Perú será de cincuenta años pudiendo renovarse por un nuevo plazo por acuerdo de la Junta General.

Artículo tercero. — Su domicilio principal estará en Lima; pero podrá tener las sucursales y agencias que juzgue necesarias en el país o en el extranjero.

CAPITAL

Artículo cuarto. — El capital del C. A. del P. será de Lp. 750,000.00 dividido en 75,000 acciones de diez libras cada una. Las acciones serán de tres clases denominadas A., B. y C. de 25,000 acciones cada clase.

Artículo quinto. — Las acciones de la clase A. serán suscritas por el Estado; las de la B. serán suscritas por los Bancos nacionales; y las de la C. por el público. El Estado y los Bancos podrán suscribir las acciones de la clase C. que no hayan sido tomadas por el público.

Artículo sexto. — Las acciones se emitirán en la época y forma que determine el Directorio; pero para que el B. A. del P. se considere constituido y quede autorizado para iniciar sus operaciones sólo será necesario que esté pagado por el Estado y por los Bancos accionistas el 50 por ciento de las acciones que les corresponden, con prescindencia del número de acciones de la clase C. suscritas por el público.

OPERACIONES

Artículo séptimo. — El Banco podrá hacer las siguientes operaciones:

a) Conceder préstamos a los agricultores con garantía hipotecaria de los fundos rústicos que explotan, destinados al cultivo de los mismos en conformidad con las leyes vigentes sobre préstamos hipotecarios.

b) Conceder préstamos a los agricultores, dueños de fundos rústicos, con garantía tan sólo de la prenda agrícola, de conformidad con la ley número 2402. Si el fundo estuviera gravado ya con un préstamo hipotecario sea o no ante el Crédito Agrícola del Perú, el préstamo no podrá exceder de la cuarta parte del valor del fundo; bien entendido que esa cuarta parte no podrá ser mayor de la que resulte de la tasación hecha cuando se verificó el préstamo hipotecario.

c) Conceder préstamos a los agricultores dueños de fundos con garantía de prenda agrícola hasta por el importe de las cuatro quintas partes del valor de dicha prenda estimada según el criterio del Crédito Agrícola del Perú, si el propietario, además de la prenda agrícola, ofrece una garantía adicional a satisfacción del Directorio del Crédito Agrícola del Perú.

d) Conceder préstamos a los agricultores, que no sean dueños de los fundos que explotan, con la garantía de la prenda agrícola y además con una garantía adicional, a satisfacción del Directorio del Crédito Agrícola del Perú. En este caso, como en el del inciso anterior el Crédito Agrícola del Perú prestará la cantidad que estime conveniente según la garantía que se le otorgue, pero sin que en ningún caso pueda exceder de las cuatro quintas partes del valor de la prenda agrícola estimada según el criterio del Crédito Agrícola del Perú.

Los deudores con arreglo a este inciso y a los anteriores b) y c) tienen el derecho de pagar sus deudas por quintas partes anualmente, no pudiendo hacer nuevas operaciones con el Crédito Agrícola mientras dichas deudas no sean canceladas.

e) Conceder préstamos a las asociaciones agrícolas de crédito local que estén legalmente constituidas, con garantía de las operaciones que estas mismas hayan verificado y que sean aceptables a juicio del Crédito Agrícola del Perú.

f) Comprar y vender giros del país y del extranjero.

g) Recibir en consignación de sus deudores los productos agrícolas de propiedad de estos para venderlos en el país o en el extranjero, cobrando la comisión respectiva.

h) Adquirir los bienes muebles o inmuebles que sean necesarios únicamente para el funcionamiento de sus oficinas y dependencias.

i) Emitir cédulas hipotecarias en conformidad con la ley de la materia y bonos agrícolas a plazo no mayor de cinco años. El Crédito Agrícola del Perú está autorizado a colocar sus bonos tanto en el Perú como en el extranjero. Los bonos podrán ser emitidos en moneda nacional y también en moneda extranjera siempre que ésta se halle a la par con el oro. El producto de los bonos en moneda extranjera que se coloque en el exterior, tendrá que ser ineludiblemente depositado en las Instituciones Bancarias que designe el Banco de Reserva y dichos depósitos serán constituidos a la disposición de este Banco, el que entregará al Crédito Agrícola del Perú el contra valor en moneda nacional calculado a la par con el oro. El Crédito Agrícola del Perú podrá adquirir al mismo tipo de la par, las monedas extranjeras empozadas a disposición del Banco de Reserva, entregando a este billetes contra la suma que se le devuelva. Los inte-

reses que esos depósitos pudieran haber devengado corresponderán al Crédito Agrícola del Perú. Las cédulas quedan sujetas a lo que disponen las leyes especiales sobre préstamos hipotecarios. Los cédulas y bonos se emitirán por suma no mayor del importe de los préstamos, pudiendo el Crédito Agrícola del Perú emitir bonos agrícolas en anticipación de sus préstamos hasta por un total igual al monto de su capital pagado.

Artículo octavo. — El Crédito Agrícola del Perú queda prohibido de hacer operaciones distintas de las enumeradas en el artículo anterior.

ADMINISTRACION

Artículo noveno. — El Crédito Agrícola del Perú será administrado por un Directorio compuesto de nueve miembros, de los cuales tres serán nombrados por el Gobierno, tres por los accionistas de la clase B, y tres por los de la clase C. Cuando los accionistas de esta última clase no hubieran suscrito una suma igual a los de las clases A, y B, su representación en el Directorio se disminuirá en proporción a la suscripción que efectivamente hayan hecho.

Artículo décimo.—En la primera sesión plena del Directorio, los Directores elegidos por el Gobierno y por los Bancos Nacionales designarán un Director, cuyo cargo cesará a la expiración del primer año transcurrido a partir del primero de enero más próximo a la fecha de tal sesión, uno cuyo cargo cesará a los dos años de la citada fecha y uno cuyo cargo cesará a los tres años de la misma. En lo sucesivo los Directores elegidos desempeñarán el cargo por el término de tres años. Los accionistas de la clase C, elegirán por los mismos períodos que quedan antes designados a los Di-

rectores que les correspondan, según la suscripción hecha, quedando a los accionistas de las clases A. y B. el derecho de designar por iguales períodos al Director o Directores que no correspondan a esta clase según lo establecido en el artículo anterior.

Artículo décimo primero. — La Junta General de Accionistas se reunirá una vez al año para renovar los puestos vacantes en el Directorio, en la misma forma ya establecida y ocuparse de la Memoria y del Balance General y demás atribuciones que le asignan los Estatutos. En dichas reuniones cada acción da derecho a un voto.

UTILIDADES

Artículo décimo segundo. — Del monto total de las utilidades anuales se separará primeramente la cantidad necesaria para abonar a los accionistas de las tres clases un dividendo fijo de diez por ciento sobre el capital obrado, y el resto se dividirá del modo siguiente :

20% para fondo de reserva hasta que su monto sea igual al capital erogado, reduciéndose entonces este porcentaje al 10%. 3% para el Directorio y 2% para los empleados. 15% para repartirse entre las acciones de las clases B. y C.; y el saldo restante para el Estado.

GARANTIA

Artículo décimo tercero — El Estado garantiza los bonos agrícolas que emita el Crédito Agrícola del Perú y tendrá acción preferente sobre el activo del Banco por cualquiera suma que desembolse en razón de esa garantía, sin menoscabar

la preferencia que sobre dicho activo tengan las cédulas hipotecarias.

Dada, etc.

Rubricado por el señor Presidente de la República.

(Firmado) *Masías.*

Pilar G. viuda de Diez Canseco:
Premio.

Ministerio de Fomento

—
Dirección
de Salubridad Pública

Lima, 11 de octubre de 1926.

Nº 822.

Señores Secretarios de la Cámara de Diputados.

El doctor don Víctor H. Diez Canseco fué nombrado, por resolución suprema de 8 de abril de 1904, médico sanitario de Ilo; por resolución de 9 de diciembre del mismo año, jefe interino de la Estación Sanitaria del mismo puerto, y, por resolución de 26 de abril de 1906, comisionado para estudiar la situación sanitaria de los puertos situados al sur de esa parte del litoral, volviendo al término de su comisión, a desempeñar la jefatura de la indicada Estación Sanitaria, en cuyo cargo prestó sus servicios hasta el 26 de octubre de 1909, en que se le nombró Inspector Sanitario de las naves transatlánticas. En esta condición sirvió hasta el 18 de noviembre de 1910, en que fué nombrado Jefe de la Estación Sanitaria de Paita. En este último cargo permaneció hasta el 16 de mayo de 1919, en que se le nombró médico departamental de

Lambayeque y, en el ejercicio de ese puesto, falleció en el mes de abril de 1924.

En los diversos cargos enumerados, el doctor Canseco prestó servicios importantes durante veinte años, en los últimos de los cuales, siendo médico sanitario departamental de Lambayeque, se distinguió en las labores que se llevaron a cabo bajo la dirección del doctor Henry Hanson, en la campaña con la que se consiguió desterrar la fiebre amarilla del territorio nacional.

A su muerte, la viuda e hijos menores del indicado profesional, han quedado sin bienes de fortuna y han presentado al Gobierno la solicitud que, adjunta, me es grato remitir a ustedes, impetrando del Estado que, en atención a los méritos contraídos en el servicio público por el finado doctor Diez Canseco, se les auxilie con un premio pecuniario que les permita aliviar la situación de penuria en que han quedado después de su desaparición.

Estimando este Despacho que tal solicitud está perfectamente justificada, me permito dirigirme a esa Cámara por el digno conducto de ustedes, con este oficio, que el señor Presidente de la República se ha servido rubricar al margen, solicitando que, si la Cámara lo juzga conveniente, se asigne a la viuda e hijos del mencionado doctor Víctor H. Diez Canseco, un premio pecuniario de cuatrocientas libras peruanas.

Sirvanse ustedes, señores Secretarios, aceptar el testimonio de mi más distinguida consideración.

Dios guarde a ustedes, SS. SS.

Rubricado al margen por el señor Presidente de la República.

(Firmado) *C. Manchego Muñoz.*

Cámara de Diputados

Lima, 18 de octubre de 1926.

A la Comisión Principal de Presupuesto.

Rúbrica del señor Presidente. — (Firmado) *De la Flor.*

TELEGRAMA

De las autoridades de la provincia de Alto Amazonas, congratulándose por el debate del proyecto de construcción del ferrocarril de la costa a Yurimaguas.

Se mandó agregar a sus antecedentes.

DICTAMENES

De la Comisión de Redacción, en el proyecto que concede indulto a los penitenciados y rematados que hayan alcanzado su reforma moral.

Pasó a la orden del día.

De la misma Comisión, en el proyecto que regula la concesión de goces a los funcionarios judiciales que, por aplicación de la ley de 24 de octubre de 1899, lleguen forzosamente al estado de jubilación.

Quedó a la orden del día.

De la Comisión aludida, en el proyecto que autoriza a la Sociedad de Beneficencia Pública de Lima, para que conceda montepío a doña Adalgisa Arciniega y a doña Clarisa, doña María Elena, doña María Rosa y doña Carmen Benjamina Castro.

Pasó a la orden del día.

De la citada Comisión, en el proyecto que reconoce los servicios prestados al país por don Victor R. Cárdenas.

Quedó a la orden del día.

De la misma Comisión, en el proyecto que reconoce clase militar a don Arcadio Minaya.

Pasó a la orden del día.

De la Comisión aludida, en el proyecto que autoriza al Ejecutivo para proponer el ascenso de un oficial superior de la Marina Nacional, que no haya llegado a la clase de Contraalmirante.

Quedó a la orden del día.

De la Principal de Hacienda, en el expediente de reconocimiento de servicios de don Daniel Urrea.

Quedó en Mesa.

De la Auxiliar de Guerra, en la solicitud de doña Adelaida Guacheló viuda de Pérez Meza, pidiendo aumento de montepío.

Quedó en Mesa.

De la misma Comisión, en el expediente de montepío de doña Emma Orbegoso viuda de Tafur.

Quedó en Mesa.

De la Comisión citada, en la solicitud de premio pecuniario de doña Mercedes Campoverde viuda de Niño de Guzmán.

Quedó en Mesa.

De la Principal de Guerra, en el expediente de doña Margarita Márrou viuda de Bonifaz, pidiendo que se le aumente la pensión de montepío de que disfruta.

Quedó en Mesa.

De la de Demarcación Territorial, en el proyecto que crea el distrito Leguía, en la provincia del cercado de Lima.

Quedó en Mesa.

De las Principal de Legislación y de Constitución, en el proyecto reformatorio del artículo 156 de la Carta Política del Estado.

Pasó a la orden del día.

SOLICITUD

De don Carlos Neuhaus y Ugarteche, relativa al proyecto que crea un nuevo impuesto a los vinos y cervezas que se consuman en Lima, con destino al sostenimiento de Refectorios Escolares.

Se mandó agregar a sus antecedentes.

PEDIDOS

El señor PRESIDENTE.—Se va a dar cuenta de un pedido escrito.

El señor JIMENEZ (por escrito).—Señor: Pido se oficie al señor Ministro de Hacienda, a fin de que se digne remitir una relación de los deudos de Vocales y Fiscales de la Corte Suprema, que gozan actualmente de montepío, indicando el monto de éste.

El señor PRESIDENTE. — Se pasará el oficio, señor diputado.

El señor diputado por Tarma puede hacer uso de la palabra.

El señor OTERO.—Señor Presidente: El día de ayer he tenido la feliz oportunidad de presenciar la instalación del Sexto Congreso Indígena del Tahuantisuyo. Declaro, honorables representantes, que al ver tan seleccionado personal, compuesto de sesenta personas, genuinamente representantes de la raza autóctona, y al ver la manera tan moderada como se producían, tan conscientes de la sagrada misión que los ha traído a esta Capital desde los más apartados lugares del Perú, he creído una vez más que se va

operando de manera lenta, pero eficiente, la evolución de la raza indígena, que constituye la mayoría de nuestra población.

Indudablemente que la exteriorización de estos sentimientos se debe en gran parte a la fe y confianza que el Presidente de la República ha sabido inspirar al elemento indígena. Emocionaba, señor, ver cómo, en su propia lengua y en castellano, fórmaban los más exactos y profundos juicios respecto de las excelencias que adornan a nuestro actual Mandatario. No sabían qué admirar más: si su inteligencia, sus profundas miras, de gran estadista, o su gran corazón. En este Congreso romántico, ideológico, renacentista, no se escuchaban voces de rebeldía; no se hizo uso de esa oratoria incomprendida, bolchevique, que por desgracia estamos acostumbrados a escuchar en nuestros centros obreros; sino que se habló únicamente de su misión y del deseo que tienen de colaborar como ciudadanos del Perú en igualdad de condiciones. No piden privilegios ni excepciones, sino únicamente toda clase de facilidades para poder colaborar al lado de este Gobierno, que reconocen como el único que desde la Independencia ha dictado medidas eficaces en bien del indio.

Es por eso que creo que la Cámara tendrá a bien, como lo suplico a mis compañeros, formular un voto de adhesión y compañerismo para con estos representantes de la raza indígena, cuyo idealismo y sanas doctrinas son merecedoras de toda consideración y respeto, al igual que todos los congresos científicos y humanitarios que se han realizado últimamente en esta Capital.

Pido, señor Presidente, que la Cámara otorgue un voto de simpatía a la instalación de este Congreso de Indígenas. (Aplausos).

El señor PRESIDENTE. — Los señores que acuerden que la Cámara exprese su complacencia por la reunión del Congreso de Indígenas, a que se ha referido el señor diputado por Tarma, se servirán manifestarlo. (Votación). Los que estén en contra.—Ha sido acordado el pedido.

El señor VIDALON. — Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE.—El señor diputado por Angaraes puede hacer uso de la palabra.

El señor VIDALON. — Señor Presidente: Me veo obligado a hacer una pequeña aclaración, en virtud de que la crónica parlamentaria informa el día de ayer acerca de un pedido que yo hice en el sentido de que se ha inaugurado la carretera de Lircay a Huancavelica; siendo así que la inauguración se ha hecho de un puente que dejó pasar al camión constructor por los 17 primeros kilómetros, pues aún faltan 50 kilómetros de carretera difícil para llegar a Huancavelica; pero de una carretera de inmediato rendimiento para el Estado y que dará vida a las dos regiones mineras de Julcani y Pampamuli.

El señor Ministro de Fomento, doctor Manchego Muñoz, que tiene el patriótico propósito de intensificar el trabajo de las carreteras, principalmente de aquellas que van a servir de factores para el desenvolvimiento de la industria minera, ha dictado ya las medidas conducentes para una mejor organización del trabajo y para la pronta terminación de esta carretera.—Quiero, pues, señor, que consten mis palabras en este sentido.

Además, señor Presidente, el señor Ministro me ha dado la sorpresa de haber dispuesto hace ya varios días, a mérito de los telegramas que dirigieron mis compatriotas, de disponer la permanencia del ingeniero Romero en la direc-

ción de la carretera que me ocupa. Por consiguiente, retiro el pedido que formulé al respecto en la sesión del sábado.

El señor PRESIDENTE. — Por retirado el pedido.—Constarán las declaraciones de su señoría, y sus palabras aparecerán en la hoja oficial de la Cámara.

El señor PALLETE. — Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE.—El señor diputado por Paita.

El señor PALLETE. — Señor Presidente: Las últimas lluvias habidas en el departamento de Piura han originado serios desperfectos en el Club de Tiro de Paita, a tal punto que su local está casi destruido, lo mismo que sus galerías de tiro. Relacionado con este asunto he recibido oficio del mencionado Club, solicitando un subsidio del Gobierno para proceder a la refección de su local y a la reorganización de los servicios del tiro.

Suplico, señor, a la Mesa, se sirva pasar un oficio al Ministerio de Guerra, adjuntándole el que acabo de mencionar.

El señor PRESIDENTE. — Se oficiará al Ministerio de Guerra, señor diputado, remitiéndole el oficio.

Se va a pasar lista para la segunda hora.

Siendo las 6 h. 25' p. m., el Secretario, señor Pérez Velásquez, pasó lista, a la que contestaron los señores Sousa, De la Flor, Pró y Mariátegui, Alonso, Alvarez, Añanías, Apaza Rodríguez, Arévalo, Basadre, Berroa, Calle, Cárdenas Cabrera, Castillo, Castro, Cisneros, Cobián, Cossío, Daly, Delgado Vivanco, Frisancho, Ganoza Chopitea, García, Hernández Mesía, Iglesias, Jiménez, Klinge, Leguía, Luna, Luna Cartland, Macedo Pastor,

Málaga Santolalla, (don Guillermo), Marquina, Martinelli, Merino Schröder, Nadal, Noriega del Aguila, Núñez Chávez, Olivares, Otero, Palma, Pallete, Pancorbo, Patiño, Pazos Varela (don Hernán), Pazos Varela (don Juan Francisco), Peñaloza, Pérez Figuerola, Portocarrero, Rodríguez Dulanto, Rubio (don Miguel), Salcedo, Salmón, Sara Lafosse, Sayán Palacios, Solar (don Juan Miguel), Torres Belón, Ugarde, Ulloa, Urbina, Valverde, Vega, Vidalón, Villanueva (don Pedro) y Vivanco.

SEGUNDA HORA

El señor PRESIDENTE. — Con más del quórum parlamentario, continúa la sesión en su segunda hora.

ORDEN DEL DÍA

Redacción aprobada.

El RELATOR leyó:

Comisión de Redacción

—

El Congreso, etc.

Ha dado la ley siguiente:

Artículo único.—El Poder Ejecutivo podrá conceder indulto, en uso de la autorización que le concede la ley No. 5001, a los penitenciados y rematados que, a su juicio, hayan alzando su reforma moral.

Dada, etc.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 14 de octubre de 1926.

(Firmado) *G. A. Fernández.* —
Carlos A. Calle. — *R. E. Dulanto.*

El señor PRESIDENTE. — En debate. (Pausa). Se va a votar. (Pausa). Los señores que aprueben la redacción, se servirán manifestarlo. (Votación). Los que estén en contra.—Aprobada.

—

Redacción aprobada.

El RELATOR leyó:

Comisión de Redacción

—

El Congreso, etc.

Ha dado la ley siguiente:

Artículo único.—Consignese en el Presupuesto General de la República una partida de mil libras peruanas, para atender a los gastos que demande la refección del local en donde funciona el Asilo de la Infancia del Cuzco, que continuará en el edificio que ocupa actualmente, mientras siga llenando la finalidad que se ha propuesto.

Dada, etc.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 8 de octubre de 1926.

(Firmado) *G. A. Fernández.* —
Carlos A. Calle. — *R. E. Dulanto.*

El señor PRESIDENTE. — En debate. (Pausa). Se va a votar. (Pausa). Los señores que aprueben la redacción, se servirán manifestarlo. (Votación). Los que estén en contra.—Aprobada.

Redacción aprobada.

El RELATOR leyó:

Comisión de Redacción

—

El Congreso, etc.

Ha dado la ley siguiente:

Artículo único. — Autorízase al Poder Ejecutivo para que mande practicar los estudios correspondientes para la irrigación de la zona triguera de Acobamba, en el distrito de Angaraes, consignándose en el Presupuesto General la cantidad necesaria para la ejecución de esta obra.

Dada, etc.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 8 de octubre de 1926.

(Firmado) *G. A. Fernández.* —
Carlos A. Calle. — *R. E. Dulanto.*

El señor PRESIDENTE. — En debate. (Pausa). Se va a votar. (Pausa). Los señores que aprueben la redacción, se servirán manifestarlo. (Votación). Los que estén en contra. — Aprobada.

Redacción aprobada.

El RELATOR leyó:

Comisión de Redacción

—

El Congreso, etc.

Ha dado la ley siguiente:

Artículo 1º—Los funcionarios del

Poder Judicial que por aplicación de la ley de 24 de octubre de 1899 lleguen forzosamente a jubilarse, y que hayan prestado más de treinta años de servicios, tendrán derecho a que se regule su pensión en el último cargo titular o interino que hayan desempeñado por más de un año.

Artículo 2º—La presente ley regirá a partir del 1º de setiembre del año en curso.

Dada, etc.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 13 de octubre de 1926.

(Firmado) *G. A. Fernández*. —
Carlos A. Calle. — *R. E. Dulanto*.

El señor PRESIDENTE. — En debate. (Pausa). Se va a votar. (Pausa). Los señores que aprueben la redacción, se servirán manifestarlo. (Votación). Los señores que estén en contra.—Aprobada

a la provisión del mobiliario respectivo.

Dada, etc.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 5 de octubre de 1926.

(Firmado) *G. A. Fernández*. —
Carlos A. Calle. — *R. E. Dulanto*.

El señor PRESIDENTE. — En debate. (Pausa). Se va a votar. (Pausa). Los señores que aprueben la redacción, se servirán manifestarlo. (Votación). Los señores que estén en contra.—Aprobada

(Firmado) *G. A. Fernández*. —
Carlos A. Calle. — *R. E. Dulanto*.

El señor PRESIDENTE. — En debate. (Pausa). Se va a votar. (Pausa). Los señores que aprueben la redacción, se servirán manifestarlo. (Votación). Los señores que estén en contra.—Aprobada

Redacción aprobada.

El RELATOR leyó:

Comisión de Redacción

Señor:

El Congreso ha resuelto reconocer al Subteniente don Arcadio Miñaya la clase de Teniente que investía en el combate de Concepción librado contra el ejército chileno, el 9 de julio de 1882, con derecho a los premios concedidos a los combatientes de esa jornada, por la ley No. 232.

Dios, etc.

Lo comunicamos, etc.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 13 de octubre de 1926.

(Firmado) *G. A. Fernández*. —
Carlos A. Calle. — *R. E. Dulanto*.

El señor PRESIDENTE. — En debate. (Pausa). Se va a votar. (Pausa). Los señores que aprueben la redacción, se servirán manifestarlo. (Votación). Los señores que estén en contra.—Aprobada

Redacción aprobada.

El RELATOR leyó:

Comisión de Redacción

El Congreso, etc.

Ha dado la ley siguiente:

Artículo único.—Consignese en el Presupuesto General mil libras (Lp. 1,000.00), destinadas al ensanchamiento del local del Colegio "Dos de Mayo" de la ciudad de Caraz, y

Dios, etc.

Lo comunicamos, etc.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 13 de octubre de 1926.

Redacción aprobada.

El RELATOR leyó:

Comisión de Redacción

El Congreso, etc.

Ha dado la ley siguiente:

Artículo único—Autorízase al Poder Ejecutivo, para proponer el ascenso a la clase de Contraalmirante de un Jefe de la Marina que, estando comprendido en el inciso "C" del artículo 13 de la ley de Situación Militar, reuna las siguientes condiciones: treinta años de servicios, diez de ellos en su última clase efectiva, haber asistido a sus combates navales en la guerra del Pacífico y haber concurrido a la heroica y gloriosa acción de Punta de Angamos.

Dada, etc.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 14 de octubre de 1926.

(Firmado) *G. A. Fernández — Carlos A. Calle. — R. E. Dulanto.*

El señor PRESIDENTE. — En debate. (Pausa). Se va a votar. (Pausa). Los señores que aprueben la redacción, se servirán manifestarlo. (Votación). Los señores que estén en contra.—Aprobada

Hospital para Tarata.

El RELATOR leyó:

El diputado que suscribe,

Considerando:

Que es necesario dotar a la ciu-

dad de Tarata de un hospital para la asistencia de enfermos, presenta el siguiente proyecto de ley:

Artículo único. — Vótase en el Presupuesto General de la República la cantidad de dos mil libras (L.P. 2.000.000), destinadas a la construcción de un hospital en la ciudad de Tarata.

Dada, etc.

Lima, 17 de setiembre de 1926.

(Firmado) *León M. Vega.*

Cámara de Diputados

Lima, 17 de setiembre de 1926.
A las Comisiones de Obras Pú-
blicas y Principal de Presupuesto.

Rúbrica del señor Presidente.—
(Firmado) *De la Flor.*

Comisión de Obras Pú-
blicas
de la
Cámara de Diputados

Señor:

El diputado señor Vega propone a la Cámara el proyecto de ley que vota en el Presupuesto General de la República la cantidad de dos mil libras, destinada a la construcción de un hospital en la ciudad de Tarata, capital de la provincia de su nombre.

La Comisión de Obras Pú-
blicas considera justificada la iniciativa
propuesta, pues la construcción de
un hospital en la ciudad de Tarata
es necesaria, dada la numerosa
población que existe en aquella zo-

na, aumentada considerablemente
con motivo de las hostilidades que
sufren nuestros connacionales en las
provincias irredentas, y la distancia
que los enfermos tendrían que re-
correr para hospitalizarse en algún
establecimiento de Puno o Moque-
gua.

Por lo expuesto, la Comisión de
Obras Pú-
blicas os propone que
aprobéis la iniciativa del diputado
por Tarata.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 2 de octubre de 1926.

(Firmado) *J. S. Pancorbo. — Pedro Villanueva. — J. Monge.*

Comisión Auxiliar
de Presupuesto
de la
Cámara de Diputados

Señor:

El proyecto que presentara a la
Cámara el señor diputado Vega re-
ferente a la construcción de un hos-
pital en la ciudad de Tarata, merece
vuestra acogida por la necesidad que
va a satisfacer; y os pide, por tanto,
vuestra Comisión Auxiliar de Presu-
puesto, que lo sancionéis.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 6 de octubre de 1926.

(Firmado) *E. C. Basadre. — Hernán Pazos Varela. — G. Ganoza Chopitea. — Eloy Castro.*

Cámara de Diputados

Lima, 11 de octubre de 1926.

En Mesa.

Rúbrica del señor Presidente. —
(Firmado) *Pérez Velásquez*.

El señor PRESIDENTE. — En debate. (Pausa). Si ningún señor hace uso de la palabra se procederá a votar. (Pausa). Los señores que aprueben el proyecto se servirán manifestarlo. (Votación). Los que estén en contra. — Aprobado.

Autoridades judiciales para la provincia de San Román.

El RELATOR leyó:

Presidencia del Senado

Lima, octubre 8 de 1926.

N 105.

Señor Presidente de la Cámara de Diputados.

El Senado, en sesión de ayer, y previa dispensa de trámites, aprobó el proyecto presentado por el señor senador por Puno don Pedro J. de Noriega, que remito a usted, en copia para que sea revisado por esa Cámara, y en virtud del cual se crea una Judicatura de Primera Instancia y las plazas de Agente Fiscal y de Escribano, en la provincia de San Román, con los sueldos y asignaciones que tienen los funcionarios judiciales de la misma categoría, en la provincia del cercado de aquel departamento.

Dios guarde a usted.

(Firmado) *E. de la Piedra*.

Cámara de Diputados.

Lima, 11 de octubre de 1926.

A la orden del día, a pedido del señor diputado Torres Belón, y por acuerdo de la Cámara.

Rúbrica del señor Presidente. —
(Firmado) *De la Flor*.

El senador que suscribe presenta a la consideración del Senado el siguiente proyecto de ley:

El Congreso, etc.

Considerando:

Que creada la provincia de San Román, en el departamento de Puno, es indispensable dotarla de los servicios judiciales correspondientes;

Ha dado la ley siguiente:

Artículo único. — Créase en la provincia de San Román, del departamento de Puno, una Judicatura de Primera Instancia que entenderá en los asuntos civiles y criminales; una Agencia Fiscal y la plaza de Escribano de Estado, con los sueldos y asignaciones que tienen los funcionarios judiciales de la misma categoría, en la provincia del cercado de Puno.

Dada, etc.

Lima, 7 de febrero de 1926.

(Firmado) *Pedro J. de Noriega*.

Es copia del proyecto aprobado por el Senado.

Lima, 8 de octubre de 1926.

Rúbrica del señor Presidente. —
(Firmado) *Gonzales*. — *Revoredo*.

El señor PRESIDENTE. — En debate la revisión. (Pausa). Se va a votar. (Se leyó). Los señores que aprueben el artículo se servirán manifestarlo. (Votación). Los que estén en contra. — Aprobado.

Agua potable en Yungay.

El RELATOR leyó:

El diputado que suscribe, teniendo en consideración:

Que es indispensable para la salubridad e higiene de las poblaciones que éstas estén dotadas de los servicios de agua potable;

Propone a la consideración de la Cámara el siguiente proyecto de ley:

El Congreso, etc.

Ha dado la ley siguiente:

Artículo 1º — Consígnese en el Presupuesto General de la República la suma de un mil libras peruanas de oro, para dotar de agua potable a la ciudad de Yungay, capital de la provincia del mismo nombre.

Artículo 2º — El Poder Ejecutivo dictará las provincias necesarias para la ejecución de la obra mencionada.

Dada, etc.

Lima, 2 de octubre de 1926.

(Firmado) *G. Cisneros*.

Cámara de Diputados

Lima, 4 de octubre de 1926.

A las Comisiones de Obras Públicas y Auxiliar de Presupuesto.

Rúbrica del señor Presidente. —
(Firmado) *Pérez Velásquez.*

Comisión de Obras
Públicas
de la
Cámara de Diputados

Señor:

El diputado señor Cisneros propone a la Cámara el proyecto de ley que consigna en el Presupuesto General de la República, la suma de mil libras destinadas a dotar de agua potable a la ciudad de Yungay, capital de la provincia de su nombre, en el departamento de Ancachs.

La Comisión de Obras Públicas considera justificada la iniciativa propuesta porque considera necesidad vital para las ciudades la dotación de agua potable, pues constituye el primer paso en la labor de higiienización de las poblaciones.

En consecuencia la Comisión de Obras Públicas os propone que apruebéis el proyecto materia de este dictamen.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

A 8 de octubre de 1926.

(Firmado) *J. I. Pancorbo. — J. Monge. — Pedro Villanueva.*

Comisión Auxiliar
de Presupuesto
de la
Cámara de Diputados

Señor:

El señor diputado Cisneros propone a la Cámara, en un proyecto

de ley, que se consigne la suma de L.p. 1'000.0.00 en el Presupuesto General de la República, para dotar de agua potable a la ciudad de Yungay.

Estando justificada la iniciativa, según lo manifiesta la Comisión de Obras Públicas en su dictamen, vuestra Comisión es de parecer que apruebéis el proyecto que la ocupa.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 14 de octubre de 1926.

(Firmado) *E. D. Basadre. — I. Ganoza Chpíteca. — Eloy Castro. — H. Pasos Varela.*

El señor PRESIDENTE. — En debate. (Pausa). Se va a votar.

El RELATOR leyó el artículo primero.

El señor PRESIDENTE. — Los señores que aprueben el artículo se servirán manifestarlo. (Votación). Los que estén en contra. — Aprobado.

El RELATOR leyó el artículo segundo.

El señor PRESIDENTE. — En debate. (Pausa). Se va a votar. (Pausa). Los señores que aprueben el artículo segundo se servirán manifestarlo. (Votación). Los que estén en contra. — Aprobado.

Desembarcadero en Yurimaguas.

Presidencia del Senado

Lima, 19 de setiembre de 1926.

Nº 42.

Señor Presidente de la Cámara de Diputados.

En sustitución del proyecto que esa Cámara envió en revisión en 24

de marzo último, mandando consignar en el Presupuesto General de la República, una partida de mil quinientas libras, con destino a la construcción de un desembarcadero en el puerto fluvial de Yurimaguas y de un edificio para el depósito de mercaderías en tránsito, aprobó el Senado, en sesión de ayer, el propuesto por la Comisión de Obras Públicas en el dictamen que, en copia, remito a usted, para conocimiento de esa Cámara y fines consiguientes.

Dios guarde a usted.

(Firmado) *E. de la Piedra.*

Cámara de Diputados

Lima, 13 de setiembre de 1926.

A las Comisiones de Obras Públicas y Principal de Presupuesto.

Rúbrica del señor Presidente. —
(Firmado) *De la Flor.*

Senado

Comisión de Obras
Públicas

Señor:

La Colegisladora envía, para su revisión por el Senado, el proyecto de ley en virtud del cual se manda consignar, en el Presupuesto General de la República, la suma de mil quinientas libras destinadas a la construcción de un desembarcadero y de un depósito de mercaderías en el puerto fluvial de Yurimaguas.

La situación de este puerto, como centro obligado del comercio entre las provincias de Moyobamba, San Martín, Huallaga y la plaza de Iquitos

tos, determina la necesidad de que se ejecuten las referidas obras, como medio de facilitar el trasporte de los productos y de hacer menos oneroso el precio de consumo, con lo cual se fomentará también el desenvolvimiento de las industrias de aquellas circunscripciones.

Si vuestra Comisión está de acuerdo con la necesidad que el proyecto se propone satisfacer, no ocurre lo mismo con la disposición que crea una junta especial que debe encargarse de la ejecución de los trabajos, puesto que la ley número 2714 suprime estas juntas ya sea departamentales, provinciales o distritales, y encarga más bien a los Concejos Provinciales respectivos la realización de obras públicas; debiendo intervenir el Gobierno cuando se ejecutan con fondos fiscales.

Por esta razón la Comisión de Obras Públicas os propone el siguiente proyecto sustitutorio:

El Congreso, etc.

Ha dado la ley siguiente:

Artículo 1º — Consignase en el Presupuesto General de la República la suma de mil quinientas libras peruanas que se destinarán a la construcción de un desembarcadero en el puerto fluvial de Yurimaguas, y de un almacén destinado a depósito para mercaderías y carga de tránsito.

Artículo 2º — La ejecución de los trabajos correrá a cargo del Concejo Provincial de Yurimaguas de conformidad con la ley número 2714 y con sujeción a la cantidad consignada en el artículo primero.

Artículo 3º — Terminadas esas obras, dicho Concejo queda autorizado para cobrar un pequeño arbitrio de almacenaje con sujeción a la tarifa que previamente deberá dictar el Poder Ejecutivo, cuyo monto se invertirá en los gastos de conser-

vación y reparación de las precipitadas obras.

Dada, etc.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, setiembre 1º de 1926.

(Firmado) *J. Ego Aguirre. — J. C. Arana.*

Es copia del dictamen aprobado por el Senado.

Lima, 9 de setiembre de 1926.

Rúbrica del señor presidente del Senado. — (Firmado) *Gonzales. — Revoredo.*

Comisión de Obras Públicas de la Cámara de Diputados

Señor:

El Senado al revisar el proyecto de ley sobre construcción de un desembarcadero en Yurimaguas, capital de la provincia de Alto Amazonas, lo ha modificado en el sentido de que sea el Concejo de aquella ciudad el que vigile la ejecución de la referida obra y no una junta compuesta del Subprefecto, el Juez de Primera Instancia y el Alcalde como dispone el proyecto primitivo.

La Comisión de Obras Públicas acepta la modificación propuesta por el Senado, pues no compromete el fondo de la iniciativa, esto es, la construcción de un desembarcadero en Yurimaguas, refiriéndose únicamente a que sea el Municipio de

aquella ciudad el que se encargue de la ejecución de la obra.

Por lo expuesto, la Comisión de Obras Públicas os propone que aprobando la modificación propuesta por el Senado, acordéis no insistir.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

A 28 de setiembre de 1926.

(Firmado) *Pedro Villanueva. — J. Monge. — Francisco Graña. — J. S. Pancorbo.*

Comisión Principal de Presupuesto de la Cámara de Diputados

Señor:

El Senado, al conocer en el proyecto, enviado para su revisión, relativo a la construcción de un desembarcadero en Yurimaguas, lo ha aprobado con una ligera modificación que, por no ser substancial, acepta vuestra Comisión la cual os pide que no insistáis en vuestra primitiva resolución.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 13 de octubre de 1926.

(Firmado) *M. V. Merino Schröder. — Carlos Leguía. — Carlos A. Calle. — Miguel Rubio.*

El señor PRESIDENTE. — En debate la insistencia.

El señor HERNANDEZ MESIA — Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE. — El señor diputado por Bajo Amazonas.

El señor HERNANDEZ MESIA — Es simplemente para manifestar

que, por mi parte, acepto las modificaciones que el Senado ha hecho a este proyecto, y que ruego a la Cámara tenga a bien no insistir.

El señor PRESIDENTE. — Si ningún otro señor solicita el uso de la palabra, se procederá a votar. (Pausa). Se va a votar el dictamen de la Comisión que opina por la no insistencia. (Se leyó). Los señores que acuerden la no insistencia se servirán manifestarlo. (Votación). Los que estén en contra. Aprobada la conclusión del dictamen, que opina por la no insistencia.

Alumbrado eléctrico para Tayabamba.

El RELATOR leyó:

El diputado que suscribe:

Atendiendo:

A que la ciudad de Tayabamba, capital de la provincia de Pataz, carece del servicio de alumbrado público;

A que de los estudios practicados a insinuación del infrascrito, y de los presupuestos presentados por varias casas comerciales de esta capital aparece que puede levantarse en esa población una oficina central hidroeléctrica capaz de suministrar el alumbrado que se necesita;

A que el infrascrito está vivamente interesado en promover el adelanto de los pueblos que representa, con tanta mayor razón cuanto que se ha mantenido hasta hoy a dichos pueblos en el atraso más lamentable, no obstante las fabulosas riquezas minerales que en sus montañas encierran.

Por estas razones propone al Parlamento Nacional el proyecto que sigue:

El Congreso, etc.

Ha dado la ley siguiente:

Artículo único. — Vótase en el Presupuesto General de la República la suma de mil libras peruanas de oro sellado para el establecimiento del servicio de alumbrado público en la ciudad de Tayabamba, capital de la provincia de Pataz.

Dada, etc.

Lima, 27 de setiembre de 1926.

(Firmado) *E. C. Marquina.*

Cámara de Diputados

Lima, 27 de setiembre de 1926.

A las Comisiones de Obras Públicas y Auxiliar de Presupuesto.

Rúbrica del señor Presidente. — (Firmado) *De la Flor.*

Comisión de Obras Públicas
de la
Cámara de Diputados

Señor:

El diputado señor Marquina propone a la Cámara el proyecto de ley que vota en el Presupuesto General de la República, la cantidad de un mil libras peruanas destinadas a establecer el servicio de alumbrado público eléctrico en la ciudad de Tayabamba, capital de la provincia de Pataz.

La Comisión de Obras Públicas, habiendo estudiado la iniciativa propuesta, la considera justificada, no sólo porque debe ser consecuente

con sus opiniones emitidas respecto de proyectos de análoga finalidad, sino porque estima que los Poderes Públicos deben favorecer el progreso de los pueblos proporcionándoles la instalación de servicios públicos, que como el del alumbrado eléctrico, lo tienen hoy instalado muchos fundos y no pueden carecer de él las capitales de provincia. Además, según la parte considerativa del proyecto se han hecho los estudios y presupuestos según los cuales puede instalarse en la ciudad de Tayabamba una oficina central hidroeléctrica para el suministro del alumbrado público en aquella ciudad, para lo cual se estima suficiente la cantidad de mil libras que consigna la iniciativa mencionada.

En consecuencia, la Comisión de Obras Públicas os propone que aprobéis el proyecto del diputado por Pataz.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

A 4 de octubre de 1926.

(Firmado) *J. S. Pancorbo. — J. Monge. — Pedro Villanueva.*

Comisión Auxiliar
de Presupuesto
de la
Cámara de Diputados

Señor:

Vuestra Comisión Auxiliar de Presupuesto, ha estudiado el proyecto que presentara a la consideración de la Cámara el señor diputado Marquina, referente a la instalación del servicio de alumbrado eléctrico en la ciudad de Tayabamba, capital de la provincia de Pataz; y estimando, como la de Obras Públicas, justificada la iniciativa, cree

que podéis prestarle vuestra aprobación.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 6 de octubre de 1926.

(Firmado) *E. C. Basadre. — I. Ganoza Chájitea. — Eloy Castro. — Hernán Pazos Varela.*

El señor PRESIDENTE. — En debate. (Pausa). Se va a votar. (Se leyó). Los señores que aprueben el artículo se servirán manifestarlo. (Votación). Los que estén en contra. — Aprobado.

Escribano del Crimen para la provincia de Bolívar.

El RELATOR leyó:

El diputado que suscribe:

Teniendo en consideración:

Que creado el Juzgado de Primera Instancia de la provincia de Bolívar por ley de 11 de enero de 1924, número 4875, consignada la correspondiente partida en el Presupuesto General de la República; provisto el cargo y dotada esa repartición judicial del mobiliario que reclamaban sus funciones, es necesario crear asimismo una Escribanía del Crimen, adscrita al referido Juzgado, como aparece del oficio número 451 del señor Presidente de la Corte Superior de Justicia de La Libertad que se acompaña;

Propone el proyecto de ley que sigue:

Artículo único. — Créase en la provincia de Bolívar, del departamento de La Libertad, una Escribanía del Crimen, adscrita al Juz-

gado de Primera Instancia, con el haber, para el funcionario que la sirva, de ocho libras mensuales, incluyéndose en esta cantidad los gastos de escritorio y el cual haber se incluirá en el Presupuesto General de la República.

Dada, etc.

Lima, 20 de setiembre de 1920.

(Firmado) *E. C. Marquina.*

En consecuencia, la Comisión Auxiliar de Justicia, os propone que aprobéis la iniciativa del diputado por Bolívar.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

) A 29 de setiembre de 1926.

(Firmado) *Washington Ugarte. — C. Macedo Pastor. — G. Olaechea.*

Comisión Auxiliar
de Presupuesto
de la
Cámara de Diputados

Señor:

El proyecto que presentara a la Cámara el señor diputado Marquina, para que se crée la plaza de Escribano del Crimen adscrito al Juzgado de Primera Instancia de la provincia de Bolívar, ha sido estudiado por vuestra Comisión Auxiliar de Presupuesto, la cual, de acuerdo con el dictamen de la Auxiliar de Justicia, opina por su aprobación.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

(Firmado) *E. C. Basadre. — I. Ganoza Chájitea. — Eloy Castro. — Hernán Pazos Varela.*

Cámara de Diputados

Lima, 4 de octubre de 1926.

En Mesa.

Rúbrica del señor Presidente. — (Firmado) *Pérez Velásquez.*

Cámaras de Diputados

Comisión de Obras Públicas
de la
Cámaras de DiputadosComisión Principal
de Presupuesto
de la
Cámaras de Diputados

Lima, 5 de octubre de 1926.

A la orden del día.

Rúbrica del señor Presidente.—
(Firmado) *Pérez Velásquez.*

El señor PRESIDENTE. — En debate. (Pausa). Se va a votar. (Se leyó). Los señores que aprueben el artículo se servirán manifestarlo. (Votación). Los que estén en contra. — Aprobado.

Alumbrado eléctrico para Yanaoca

El RELATOR leyó:

El Congreso, etc.

Ha dado la ley siguiente:

Artículo 1º—Vótase en el Presupuesto General de la República la cantidad de quinientas libras peruanas para la implantación del alumbrado eléctrico en Yanaoca, capital de la provincia de Canas.

Artículo 2º—El Ejecutivo nombrará un ingeniero que se encargue de la ejecución de esta obra.

Dada, etc.

Lima, a 5 de agosto de 1926.

(Firmado) *Mariano N. García.*

Cámaras de Diputados

Lima, 4 de setiembre de 1926.

A las Comisiones de Obras Públicas y Principal de Presupuesto.

Rúbrica del señor Presidente.—
(Firmado) *De la Flor.*

Señor:

El diputado señor García propone a la Cámara el proyecto de ley que consigna en el Presupuesto General de la República la partida de Lp. 500, destinada a la implantación de alumbrado eléctrico en la ciudad de Yanaoca, capital de la provincia de Canas, en el departamento del Cuzco.

La Comisión de Obras Públicas, consecuente con la opinión emitida respecto a iniciativas de análoga finalidad, considera justificada la consignación de partida en el Presupuesto General para atender a los gastos que demande la implantación del servicio de alumbrado eléctrico en la ciudad de Yanaoca, capital de la provincia de Canas.

Siendo deber de los Poderes del Estado estimular el adelanto de las circunscripciones, promoviendo entre otras medidas el progreso urbano de las ciudades por medio de la modernización de sus servicios públicos, la Comisión concluye proponiendo que apróbéis el proyecto sobre implantación de alumbrado eléctrico en Yanaoca.

Dese cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, a 8 de setiembre de 1926.

(Firmado) *J. S. Frisancho.* —
Pedro Villanueva. — *Juvenal Monge.*

Señor:

El proyecto que presentara a la Cámara el señor diputado García, con el fin de que se consigne una partida de Lp. 500.00 en el Presupuesto General, para dedicarlas a la implantación del servicio de alumbrado eléctrico en la ciudad de Yanaoca, ha sido materia de estudio de vuestra Comisión Principal de Presupuesto, la cual, encontrando conveniente la iniciativa, opina, en armonía con el dictamen de la de Obras Públicas, por su aprobación.

Dese cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 28 de setiembre de 1926.

(Firmado) *M. V. Merino Schröder.* — *Carlos E. Leguía.* — *Miguel Rubio.* — *J. A. Núñez Chávez.* ...

Cámaras de Diputados

Lima 1º de octubre de 1926.

En Mesa.

Rúbrica del señor Presidente.—
(Firmado) *Pérez Velásquez.*

El señor PRESIDENTE. — En debate. (Pausa). Se va a votar. (Se leyó). Los señores que aprueben el artículo 1º, se servirán manifestarlo. (Votación). Los que estén en contra.—Aprobado.

El RELATOR leyó el artículo 2º

El señor PRESIDENTE. — En debate. (Pausa). Los señores que

aprueben el artículo, se servirán manifestarlo. (Votación). Los que estén en contra.—Aprobado.

Comisión Principal
de Justicia
de la
Cámara de Diputados

Comisión Principal
de Presupuesto
de la
Cámara de Diputados

Juez de Instrucción para la provincia de Melgar.

El RELATOR leyó:

El diputado que suscribe, teniendo en consideración que la provincia de Melgar tiene, no obstante de ser la más importante del departamento de Puno, un solo Juez, quien resulta insuficiente para atender las múltiples causas criminales y de orden civil de la provincia;

Propone el siguiente proyecto de ley:

El Congreso, etc.

Ha dado la ley siguiente:

Artículo único.—Créase en la provincia de Melgar un nuevo Juzgado, que atenderá en las causas criminales, asignándose al funcionario que lo sirva el haber que perciben los demás jueces del departamento de Puno.

Dada, etc.

Lima, 30 de setiembre de 1926.

(Firmado) *C. Macedo Pastor.*

Cámara de Diputados.

Lima, 23 de setiembre de 1926.

A las Comisiones Principales de Justicia y de Presupuesto.

Rúbrica del señor Presidente. — (Firmado) *Pérez Velásquez.*

Señor:

El diputado señor Macedo Pastor propone a la Cámara el proyecto de ley que crea un Juzgado de Instrucción en la provincia de Melgar, asignando al funcionario que lo sirva el mismo haber que perciben los demás jueces del departamento de Puno.

La Comisión Principal de Justicia encuentra justificada la iniciativa propuesta, pues las labores del otro Juzgado existente en la provincia de Melgar son tan recargadas que le es difícil despachar los asuntos de orden penal. Además, la nueva legislación en materia criminal asigna facultades importantes a los jueces encargados de este ramo de la administración de justicia que no pueden ser atendidas por un solo funcionario, como en la actualidad.

La Comisión cree que no puede haber un buen funcionamiento y resolución rápida en las causas criminales sin el auxilio de un funcionario tan importante como el Juez Instructor.

Por lo expuesto, la Comisión Principal de Justicia es de parecer que aprobéis el proyecto propuesto por el diputado señor Macedo Pastor.

Dese cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, a 27 de setiembre de 1926.

(Firmado) *A. Rubio.* — *H. Pazos Varela.* — *T. Manchego Muñoz.* — *J. A. Escalante.*

Señor:

El señor diputado Macedo Pastor ha presentado un proyecto de ley, en virtud del cual se crea un Juzgado de Instrucción en la provincia de Melgar, consignándose, al efecto, la respectiva partida en el Presupuesto General de la República.

Estando a lo dictaminado por la Comisión Principal de Justicia, que encuentra procedente la iniciativa, vuestra Comisión Principal de Presupuesto es de sentir que aprobéis el proyecto referido.

Dese cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 11 de octubre de 1926.

(Firmado) *M. V. Merino Schroder.* — *Carlos E. Leguía.* — *Miguel Rubio.*

El señor PRESIDENTE. — En debate. (Pausa). Se va a votar. (Se leyó). Los señores que aprueben el artículo, se servirán manifestarlo. (Votación). Los señores que estén en contra.—Aprobado.

Continúa el debate sobre el ferrocarril a Yurimaguas.

El señor Ministro de Fomento, doctor Celestino Manchego Muñoz, ingresa a la sala.

El señor PRESIDENTE. — Presente el señor Ministro de Fomento y Obras Públicas, continúa el debate sobre el proyecto de contrato para la construcción de un ferrocarril que, partiendo de un punto de

la costa, termine en Yurimaguas.

El señor Ministro de Fomento, que había quedado con la palabra, puede hacer uso de ella.

El señor MINISTRO DE FOMENTO (doctor Celestino Manchego Muñoz).—Señor Presidente: El debate de la sesión última ha dejado en mi espíritu la impresión de que se exagera un tanto el valor de las concesiones otorgadas al concesionario. En asuntos de esta índole, deben tenerse en cuenta, no sólo los intereses del país; se debe también pensar en las expectativas del concesionario, porque si todas las ventajas van sólo a estar de lado del Estado, aun cuando se apruebe todo el articulado del contrato, hay la posibilidad de que no se lleve a cabo la obra. En nuestro Parlamento se han discutido asuntos análogos, y entiendo que llegaron a formularse entonces observaciones muy parecidas o idénticas a las que se vienen formulando, de que el Gobierno estaba animado de un espíritu de excesiva liberalidad en orden a sus concesiones; y, sin embargo, esos contratos no tuvieron la virtud de interesar capitales. Esto demuestra, a las claras, que esos contratos, sindicados de liberales, no tuvieron el estímulo comercial suficiente para provocar la concurrencia financiera indispensable. Por eso, me permito llamar la atención de los señores diputados, a fin de que, al contemplar este contrato, se trate de conciliar los intereses del Estado y del concesionario.

El señor diputado por Moquegua, en su propósito patriótico de defender los intereses nacionales, formuló algunas observaciones, que pasó a contestar. Decía el señor diputado que era menester que la construcción mínima, por año, fuera igual a la longitud total del ferrocarril, dividida por el número de años que ha de durar la construcción. Yo creo que, en asuntos de

esta naturaleza, tomando como base la longitud de la línea férrea y el tiempo en que debe construirse, no es prudente fijar, con exactitud matemática, el número de kilómetros que por año deben ejecutarse. En la construcción de una línea férrea a la montaña, el concesionario tiene que encontrar una serie de sorpresas, en razón de que va a cruzar regiones inexploradas. La construcción, en gran parte, no va a hacerse en tierra firme, sino en terrenos pantanosos, que obligarán en muchos casos a desviar el trazo; circunstancia que se ha tenido que tomar en cuenta para fijar con criterio prudencial el minimum de kilómetros que deben construirse por año.

El concesionario, para dar cumplimiento a la obligación que adquiere, de terminar el ferrocarril en siete años, procurará, antes del vencimiento de dicho plazo, intensificar los trabajos, para concluir la obra. Para el caso de que no lo hiciere, se ha estipulado una multa de 350 libras mensuales, multa que tendrá que ejercer poderosa influencia en el ánimo del concesionario para que, a costa de cualquier esfuerzo, termine la obra. De otro lado, hay que tomar en cuenta que el concesionario tiene tanto o mayor interés que el Estado en la terminación de la línea dentro del más breve plazo.

El señor diputado por Moquegua se refería también al régimen de las tarifas. Yo creo que se ha procedido con acierto al establecer el sistema de rectificarlas cada cinco años. Este procedimiento permite, apreciando las utilidades del concesionario, introducir rebajas en las tarifas.

Insinuó también el señor diputado que se desestimara la parte referente al acuerdo mutuo para dichas rectificaciones. Parece que el señor diputado olvida que se trata

de un contrato bilateral, y que, por consiguiente, no puede excluirse a uno de los contratantes, para alterar las tarifas. Es condición indispensable, en los contratos de esta naturaleza, el asentimiento de ambas partes para introducir modificaciones, por ligeras que fueren. Por lo demás, el hecho de que el concesionario no puede alterar las tarifas sin el asentimiento previo del Gobierno, constituye suficiente garantía para evitar toda posible especulación.

Se refirió también el señor diputado a la suspensión del derecho de los particulares para formular denuncias. No hay negación del derecho de denuncias que, conforme a las leyes vigentes, puede ejercitarse por los particulares; se trata de una simple reserva temporal para que, terminados los trabajos de las secciones de la línea férrea, de acuerdo con este contrato, se le puedan ceder al concesionario los lotes de terreno a que tiene derecho, en proporción a la obra ejecutada. Si se adoptara el procedimiento de esperar el término total de la obra para efectuar, sin esta reserva, la entrega de dichos lotes, podría suceder que terceras personas, que no hubiesen prestado contingente de ningún género, ya sea económico o esfuerzo personal, llegaran a denunciar y adquirir las tierras vecinas a la línea, y hacer ilusiones las expectativas del concesionario. De otro lado, es necesario tener en cuenta que los terrenos reservados a petición del concesionario, no sólo van a beneficiar a éste, sino también al Estado, puesto que su distribución tiene que verificarse en lotes iguales y alternados, entre el Gobierno y el concesionario.

En seguida, objetó la comisión que se da al concesionario para vender, por cuenta del Fisco, los terrenos reservados por éste. Abriga su señoría el temor de que el

concesionario se ponga de acuerdo con tercera personas para adquirirlos, con el propósito de ejercer control o dominio absoluto sobre toda la zona. Esta posibilidad no puede realizarse, porque la comisión es simplemente para la venta, y bajo las condiciones que el Gobierno determine. Y, además, el Estado, en cualquier momento, puede disponer de esas tierras para colonizarlas, sin taxativa alguna. El derecho de propiedad y dominio del Estado sobre ellas no ha sufrido ninguna alteración. No se trata, pues, sino de una simple comisión.

En cuanto al artículo 16, con la modificación que he tenido el honor de proponer, están suficientemente resguardadas las diversas zonas reservadas por el Gobierno en esa región.

Finalmente, el señor diputado por Moquegua se refirió a la necesidad de reservar la energía hidráulica. Creo que tratándose de energía hidráulica, bien podríamos darnos el lujo de mostrarnos pródigos, sobre todo en la región de la montaña, donde nuestra fuerza es de tal magnitud que basta para satisfacer las exigencias, no sólo del país, sino de todo el Continente. Por otra parte, si se llegara a electrificar el ferrocarril de Yurimaguas al Pacífico, este cambio de sistema tendría que beneficiarnos indudablemente, por la economía que representa en orden a los gastos de explotación. Este hecho sería uno de los motivos que llegaría a justificar ampliamente la modificación de las tarifas, rebajando sus tasas, ya que el costo de mantenimiento de ese ferrocarril sería mucho menor. Por eso creo que esta cláusula, lejos de comprometer los intereses del país, consulta sus conveniencias.

Señor Presidente, con estas ligeras explicaciones, creo haber satisfecho las observaciones formuladas por el señor diputado por Moque-

gua. Estimo, sin temor alguno, señores diputados, que difícilmente podrá presentarse un contrato que en mejor forma consulte los intereses de la Nación. Este ferrocarril va a abrir las puertas de la región de la montaña, para que corrientes de capitales y de trabajo transformen esa zona, determinando la prosperidad y la grandeza del país. (Grandes aplausos).

El señor RODRIGUEZ DULANTO.—Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE.—El señor diputado por Bolognesi puede hacer uso de la palabra.

El señor RODRIGUEZ DULANTO.—Señor Presidente: He pedido la palabra, en primer lugar, para expresar al señor Ministro de Fomento mi satisfacción por su concurrencia a la Cámara de Diputados, a la que pertenece desde hace largos años y en la que todos sus compañeros lo recordamos siempre afectuosamente. El señor Ministro inicia su gestión ministerial, haciendo la presentación del importante proyecto sobre el ferrocarril de Yurimaguas al Pacífico. Abierta la discusión general sobre este proyecto, yo voy a permitirme muy brevemente presentar algunas consideraciones, al señor Ministro y a la Cámara, desde los puntos de vista de la finalidad, de la naturaleza y de las condiciones de este proyecto.

¿Cuál es la finalidad del proyecto? Los grandes ferrocarriles transversales del Perú, según los expertos en estas cuestiones, deben ser tres: El ferrocarril del sur, que, partiendo de Mollendo, atraviese la costa y la sierra de esa región, y penetre en la montaña, para llegar a un punto navegable del Madre de Dios; el ferrocarril del centro, que, partiendo del Callao, atraviese también la costa y la sierra de esa región, y llegando a la montaña, termine en un punto navegable del Ucayali; y el ferrocarril del norte,

que, partiendo de Paita, Pimentel o Pacasmayo, debe atravesar a su vez la costa y la sierra de esa región, y penetrar en la montaña hasta alcanzar un punto navegable del Marañón o del Huallaga. El proyecto que nos trae el señor Ministro de Fomento, se refiere precisamente a realizar el gran ferrocarril transversal del norte, y, en consecuencia, su finalidad tiene una importancia indiscutible, sobre la cual sería ocioso insistir.

Veamos la segunda cuestión: a naturaleza del contrato. Yo reclamo por un momento la atención del señor Ministro y de la Cámara sobre este punto, porque me parece encontrar error en los dictámenes, tanto del Senado como de la Cámara de Diputados, respecto a la naturaleza del contrato. Conforme a los principios bien conocidos sobre esta materia tanto de Economía Política como de Derecho Administrativo, son tres los sistemas de explotación de los ferrocarriles por empresas privadas. Este es el sistema inglés y el sistema americano. En Inglaterra y en los Estados Unidos casi todos los ferrocarriles son construidos y explotados por empresas privadas. En este sistema la explotación se hace por cuenta de las empresas privadas, y, en consecuencia tanto las pérdidas como las utilidades que dejan los ferrocarriles, corresponden a dichas empresas.

En el segundo sistema, o sea en el sistema de explotación por el Estado, pasan las cosas de una manera muy distinta. Este es el sistema alemán y el sistema de los países de Europa entrall. Allí la explotación de los ferrocarriles se hace por cuenta del Estado, como ocurre en Alemania: es el reverso de lo que pasa en Inglaterra y los Estados Unidos, en donde la totalidad casi de los ferrocarriles son de empresas privadas. En Alemania y los países que usan este sistema, la explotación de los ferrocarriles y su construcción

son la obra del Estado, son también de propiedad del Estado; y, en consecuencia, las pérdidas y las ganancias que deja la explotación corresponden al Estado.

Hay un tercer sistema de explotación por concesión: que es un sistema mixto, que resulta de la combinación de los dos anteriores; y éste es el sistema francés, porque en Francia la gran masa de ferrocarriles se ha construido por el sistema de concesión, aun cuando ya hace algunos años, un poco largos, que el Estado está rescatando las vías férreas para adoptar el sistema de explotación de los ferrocarriles por el Estado mismo. Pero esto no quita que hasta hoy la gran mayoría de los ferrocarriles franceses sean ferrocarriles construidos y explotados por el sistema de concesión. ¿En qué consiste este sistema? He aquí en lo que yo quiero que el señor Ministro fije un momento su atención, porque el proyecto que nos ha mandado y que está en debate se llama un contrato de concesión, y vamos a ver que no es tal contrato de concesión. En la concesión, la construcción de ferrocarriles se hace al mismo tiempo por cuenta del Estado y por cuenta de una empresa privada. Por ejemplo, una de estas dos entidades se encarga de los gastos que los ingenieros conocen con el nombre de infra-estructura, es decir, los gastos que demanda la construcción de terraplenes, estaciones, etc., y otra entidad se encarga de los gastos de super-estructura, es decir, durmientes, rieles, carros, etc. Otras veces la repartición se hace en esta forma: la empresa privada se ocupa del capital en acciones, constituye así un capital suscrito por los particulares, y el Estado se encarga del servicio del capital, de las obligaciones constituidas por un préstamo o por una emisión de bonos, cuyo servicio de intereses y amortización hace el Estado. En este caso, no hay super-estructura ni

infra-estructura, porque la empresa privada tiene el capital acciones y el Estado el capital obligaciones. Hay repartición de las cargas, entre una y otra entidad, y así como se reparten los gastos, se reparten también entre el Estado y la empresa privada las pérdidas y las ganancias.

Si las utilidades de la empresa no alcanzan para cubrir un dividendo, por ejemplo, del ocho por ciento sobre el capital suscrito, sino, simplemente un dividendo de cuatro por ciento, supongamos, entonces el Estado garantiza al concesionario esa diferencia del cuatro por ciento, para que los accionistas obtengan una remuneración del ocho por ciento. Eso es lo que se llama garantía de interés por parte del Estado, o garantía del dividendo, mejor dicho, porque se trata de la remuneración que se obtiene bajo forma de dividendo. Supongamos, al contrario, que la empresa dé utilidades que excedan del ocho por ciento del capital invertido. En este caso, ese exceso de utilidades se aplica, en primer lugar, a cubrir los avances del Estado para asegurar el servicio del dividendo a que me he referido hace un momento; y una vez que se ha hecho el reembolso del avance, las utilidades son distribuidas proporcionalmente, conforme a un porcentaje convenido entre el Estado y la empresa privada.

Ya ve el señor Ministro que, en el sistema de concesión, el Estado y la empresa particular son copartícipes, tanto en los gastos como en las utilidades, y también copartícipes en la propiedad de la obra, porque el concesionario tiene la propiedad por cierto número de años que, a veces es muy largo, por ejemplo en Francia, donde se estipula hasta noventa y nueve años para el plazo de concesión; pero después de este plazo convenido, la propiedad pasa a ser definitivamente del Estado. De manera, pues, que el régimen de con-

cesión: el contrato de concesión ferrocarrilera implica estos tres conceptos: Participación del Estado y de la empresa en los gastos; participación del Estado y de la empresa en las pérdidas y ganancias, y participación del Estado y de la empresa en la propiedad de la obra. Ahora bien, ¿cuál es el sistema más conveniente para el Perú entre los tres sistemas a que me he referido? Esta es la cuestión que se relaciona prácticamente con el problema que estamos contemplando.

El sistema de la explotación de un ferrocarril por una empresa privada significa un grave inconveniente, y este inconveniente consiste en que todas las empresas privadas imponen siempre altas tarifas, y hasta tal punto, que las tarifas llegan a ser en muchos casos prohibitivas. Por consiguiente, todo ferrocarril privado, no está, como muchos creen, destinado a fomentar la producción nacional mediante la circulación de los productos. Por el contrario, como es fácil explicarse, las tarifas por elevadas, impiden la circulación de los productos. ¿Y qué principios regulan las tarifas? Los precios de transporte están constituidos por tres elementos: Primero, lo que se llama peaje. ¿Qué es el peaje? El peaje no viene a ser sino lo que se paga por concepto de intereses y de amortización del capital invertido en la construcción de la obra. Lo que se ha gastado, pues, en la construcción de un ferrocarril representa un capital, y ese capital exige una remuneración, un interés; el peaje se encarga de hacer esa remuneración. Por consiguiente, el peaje es un elemento que hay que tener en cuenta en el precio del transporte que cobra una empresa. Segundo elemento: El precio de transporte, propiamente dicho, es decir, lo que cuesta la explotación del ferrocarril. El precio de transporte cubre los gastos de explotación, así como el peaje cubre los gastos de construcción. Tercer elemento: la

utilidad de la empresa. Por encima de los primeros elementos existe todavía un tercer elemento: el precio del servicio, o sea la utilidad de la empresa.

De manera que una empresa privada impone siempre tarifas elevadas, por que con ellas tiene que cubrir los tres elementos indicados. Un ejemplo, señor Ministro: el ferrocarril del Sur y el ferrocarril del Centro del Perú. Estos son ferrocarriles que pertenecieron al Estado; pero hoy se hallan explotados por una compañía privada, y las tarifas del Centro y del Sur del Perú son tarifas casi prohibitivas. ¿Quién de los señores de los departamentos del Sur y del Norte no puede decir que yo tengo la razón? Si el Estado tuviera la administración de esos ferrocarriles, las tarifas serían otras. ¿Por qué? Porque el Estado en el precio del transporte no incluiría el peaje; el Estado no quiere esa utilidad; por lo general el Estado solamente cobra en sus tarifas los gastos de explotación y por consiguiente, las tarifas de los ferrocarriles del Estado son mucho más moderadas, porque en ellas no incluye el peaje ni el beneficio, elementos que influyen en las tarifas de las empresas privadas. Por eso estamos hoy frente a la carestía de la vida; no podemos trasladar materias alimenticias de la sierra a la costa, porque las facilidades que pudiera dar el Estado si fuese el propietario y explotase la línea, estarían absorbidas por completo por las tarifas prohibitivas. Repito, pues, que el sistema de ferrocarriles privados es un sistema muy oneroso.

No hay que hacerse muchas ilusiones de que el propuesto va a fomentar mucho la producción nacional. Si es privado, no dará esos resultados: será un ferrocarril caro, con tarifas elevadas. Si fuera del Estado, las tarifas serían bajas, el transporte de personas y de productos sería fácil y barato, y, por con-

siguiente, habiendo circulación fácil y abundante, la producción se fomentaría en gran escala. Este es punto de vista muy importante para juzgar, en los países como el Perú, de la conveniencia de emprender obras ferroviarias.

Yo, señores, hace mucho tiempo que me he ocupado de estas cuestiones hace veinte años, cuando en la Universidad de Lima me tocó una oportunidad para tratar de los grandes problemas económicos del Perú. El año de 1906 yo tuve el honor de pronunciar el discurso de apertura de la Universidad, en el cual me ocupé de la población y de la producción en el Perú. Descompuse este problema en tres otros: primer problema, irrigación; segundo problema, ferrocarriles, y tercer problema: inmigración; y entonces me ocupé de tenidamente del problema ferroviario del Perú y del sistema más conveniente para resolverlo. Por supuesto que tuve que estudiar, no solamente la historia de los ferrocarriles peruanos, sino de otros países y principalmente de los ferrocarriles argentinos. Aquí está el discurso, que yo no quiero leer porque sería distraer demasiado la atención de la Cámara; pero que el que quiera leerlo puede hacerlo. Yo pensaba desde entonces, como sigo pensando hasta hoy, que el problema ferroviario del Perú debe ser resuelto por el Estado.

¿Cuál es la naturaleza del proyecto que nos ha traído el señor Ministro, si lo juzgamos después de estas breves consideraciones sobre los sistemas de explotación de los ferrocarriles? No es un contrato de concesión. Si fuera de concesión, este ferrocarril a Yurimaguas sería construido al mismo tiempo con el concurso del Estado y del concesionario; si fuera de concesión, las utilidades y las pérdidas de la explotación se repartirían entre el Estado y la iniciativa privada; si fuera de concesión, la empresa tendría la pro-

piedad del ferrocarril durante cierto plazo, vencido el cual pasaría definitivamente al Estado. En este contrato las utilidades y las pérdidas van a recaer exclusivamente sobre la empresa, quien también tiene, según uno de los artículos, la propiedad perpétua del ferrocarril. Este no es, pues, un contrato de concesión, sino en buenos términos en términos correctos, es contrato de construcción de un ferrocarril privado, subvencionado por el Estado. Este es el nombre que le corresponde.

¿Y por qué subvenciona el Gobierno? Esto no es nuevo; no lo hace el Perú por primera vez, ni tampoco lo ha inventado el Perú; esto existe desde hace muchos años en los países nuevos; esto ha existido en los Estados Unidos, en la República Argentina y en la mayor parte de las naciones recién constituidas. En estos países, el Gobierno subvenciona empresas de ferrocarriles privadas; no deja a las empresas autonomía financiera, como sucede en el sistema inglés y americano, sino las subvenciona financieramente. ¿Y por qué? Eso tiene su fundamento: ¿Qué cosa persigue la subvención de una empresa ferroviaria privada, por el Estado? No viene a perseguir sino una repartición de los beneficios futuros de la obra ferroviaria. El ferrocarril a Yurimaguas va a colonizar la región del Norte. Colonizar: ¿qué cosa es? Explotar esa región, crear en ella poblaciones e industrias. Eso produce beneficios; y es natural que estos beneficios sean distribuidos entre el Estado y la Empresa, porque esa es la razón de la subvención. De manera que las subvenciones no las hace el Gobierno graciosamente, sino a título de la distribución de los beneficios que debe producir el ferrocarril colonizador. Si, por ejemplo, la Empresa construyera un ferrocarril entre Lima y las poblaciones vecinas, el Gobier-

no tuviera por qué subvencionarla, porque ese ferrocarril atravesaría regiones colonizadas, en actual producción, y por consiguiente no tendría la subvención razón de ser. Pero si un ferrocarril privado se construye en la Montaña, donde no hay caminos, donde no hay habitantes, donde los elementos de tráfico van a ser creados por la construcción del ferrocarril subvencionado, y la Empresa privada produce beneficios, crea beneficios, el Estado tiene derecho a una participación en los beneficios de la Empresa, y esa participación es completamente legítima.

En suma, este contrato que ha traído su señoría debe llamarse propiamente, no "contrato de concesión", sino "contrato de construcción de un ferrocarril privado subvencionado". Esto en cuanto a la naturaleza del contrato.

Vamos ahora a la cuestión de utilidades. Esto es muy importante, señor Ministro. Acabo de manifestar que la subvención no tiene otro fin que la participación de la Empresa privada y del Estado. Por consiguiente, en este sistema, deben distribuirse equitativamente el Estado y la Empresa privada los beneficios que crea el ferrocarril. Y si este contrato que nos ha traído su señoría, dispusiera la participación equitativa entre el Estado y la compañía, yo no tendría nada que decir. Pero, precisamente, señor Ministro, yo tengo que observar a su señoría, con todas las consideraciones que me merece, que la participación en los beneficios no es equitativa, que la repartición de los beneficios es desfavorable para el Estado y favorable para la Empresa, que toma la mayor parte; y que por consiguiente, hay que formular objeciones a este contrato desde este punto de vista.

Tres son las observaciones que voy a formular. La primera se re-

fiere al monopolio que otorga este contrato. Conforme a la cláusula 6a., "Durante el plazo de 30 años, a partir de la fecha que el presente contrato sea aprobado por el Congreso Nacional, el Gobierno se compromete a no otorgar permiso ni concesiones para construir vías férreas que corran paralelamente a la proyectada en la cláusula primera, dentro de una zona de veinticinco kilómetros a ambos lados del eje. Se obliga, asimismo, a no construir ni otorgar a terceras personas concesión o concesiones para la construcción de ferrocarriles, cuya explotación por el Gobierno o por terceros pueda traer como consecuencia una disminución de las entradas de los ferrocarriles que se proyectan, sin dar al concesionario preferencia, en igualdad de condiciones, para que construya y explote dichas líneas."

¿Qué se desprende de esta cláusula? Se desprende, señor Ministro, de la manera más evidente, que esta cláusula concede a la compañía o empresa dos monopolios: Un monopolio positivo, real, efectivo, y un monopolio posible, facultativo. El monopolio positivo, efectivo, es que no pueda construirse un ferrocarril en esa región, limitada a ambos lados de la línea por dos zonas laterales que corren paralelamente hasta con 25 kilómetros de ancho. Este es un monopolio efectivo, real e indiscutible, porque no puede construirse ninguna línea férrea. Pero hay también otro monopolio aquí consignado, otro monopolio que no es positivo, sino facultativo, porque cuando la Empresa vea que se presenta otra compañía a establecer un ferrocarril que puede hacerle competencia, la Empresa podrá anular dicha concurrencia. Puede tratarse de una compañía que proyecte establecer un nuevo ferrocarril en una zona indeterminada que no se indica en el contra-

to, en zona que puede ser muy extensa, que puede estar a muchos kilómetros de distancia; pues este nuevo ferrocarril, si la empresa lo juzga capaz de hacerle la competencia, tiene la facultad, tiene el derecho de anularlo, anulando la competencia. Y esto ¿qué es y cómo se llama? Monopolio ferroviario, porque el concepto clarísimo de monopolio es la explotación exclusiva de cualquiera industria o comercio. En consecuencia, la empresa tiene dos monopolios: un monopolio positivo en la zona que está a 25 kilómetros a uno y otro lado de la línea, y un monopolio facultativo, pues no se permite por el contrario que se establezca un ferrocarril que pueda hacerle concurrencia a la Empresa.

Ahora bien, este artículo 6o., señor Presidente, no puede aprobarse, porque, como sus señorías saben, existe un artículo constitucional, el artículo 5o, que prohíbe de la manera más terminante establecer monopolios. Ese artículo 5o dice que se prohíben los monopolios y acaparamientos industriales y comerciales; y que sólo el Estado puede establecer monopolios y estancos en beneficio del Estado. Se ve, pues, que hay un artículo de la Constitución que prohíbe conceder monopolios, tanto el monopolio positivo como el monopolio facultativo, con lo que la cláusula 6a. tiene un impedimento de carácter constitucional, que no veo yo como se podría obviar.

Otra observación, señor Ministro, es la que se refiere a las concesiones de terrenos. Las concesiones de terrenos en otros países se han hecho de una manera muy diferente a la que se propone en este proyecto. En los Estados Unidos fué donde se estableció por primera vez este sistema de concesión, cuando allá hubo que colonizar el territorio hace ya muchos años. Entonces, para favorecer la red ferroviaria del país, se otorgaron algunas subvenciones en forma de concesiones de terre-

nos; pero los terrenos se daban a uno y otro lado de la vía, en situación alternativa, con el objeto de que no se comprometiera nunca la soberanía nacional, porque poniéndose en el caso de concesión a extranjeros de una gran faja de territorio, puede crearse un asunto serio, desde el punto de vista político, que merece contemplarse. En el proyecto, las concesiones de terreno se hacen conforme a o.ºo procedimiento; no se habla de uno y otro lado de la vía; se habla de concesiones de cinco mil hectáreas, que pueden tomarse en cualquier lado. Pero, analizando bien el punto, no vale la pena insistir en la objeción.

Lo serio, lo grave es que puedan tomarse terrenos lejos de la linea, porque esos terrenos, que ahora no valen nada, valdrán mucho cuando el ferrocarril los valorice con su cercanía; y el peligro está en que el Gobierno del Perú le conceda a la Compañía el derecho de vender los terrenos que corresponden al Estado. Esto, señor, si es muy serio, por que la Compañía puede vender sólo a extranjeros todos los lotes del Gobierno; y entonces podríamos encontrarnos con una gran colonia formada en su totalidad por extranjeros y no por extranjeros y nacionales, como sucede en otras partes y debería suceder en el Perú. La cláusula 5a. constituye a la Empresa en agente del Gobierno para vender sus terrenos. Esta cláusula, repito, es peligrosa. Su Señoría acaba de decir hace un momento que si el Estado quisiera colonizar estos terrenos, entonces lo recuperaría; pero yo le digo al señor Ministro que, precisamente, el Estado, la única manera que tiene de colonizar es vender, de manera que el Estado no podría colonizar si no vende. La cláusula, pues, debe modificarse. No debe constituirse de ninguna manera la Compañía en agente del Gobierno. Que se le dé en buena hora cinco millones de hectáreas, cuyos lotes deben

alternarse con lotes del Gobierno; pero el Gobierno no debe vender por medio de un agente, sino colonizar, vendiéndolos a peruanos directamente a fin de que en esa zona haya no sólo producción, sino un vivo sentimiento de la nacionalidad, asunto del cual nunca puede desentenderse el Legislador y mucho menos un Gobierno patriota.

Otro punto también muy serio sobre estas concesiones de terreno, es el siguiente. La cláusula 15, en su inciso C, dice "Durante el período indicado el Gobierno se compromete a no fijar el precio de venta de esos lotes en suma menor de una libra peruana por hectárea".

¿No ve el señor Ministro el peligro que entraña este inciso? Hay que fijarse bien. He dicho hace un momento en los contratos de subvención, los beneficios deben repartirse entre la Compañía y el Estado. Por eso soy partidario del sistema de lotes alternados. Pero así como la empresa va a sacar provecho vendiendo sus lotes a particulares, el Estado debe tener el mismo derecho para simultáneamente, con la Compañía, vender sus propios lotes. Ese artículo, sin embargo, pone al Gobierno bajo la dependencia de la Compañía, y la Compañía tiene miedo de que el Gobierno venda sus lotes antes que ella, porque dice que el Gobierno no fijará precio menor de una libra por hectárea; pero ella si podrá vender no a una libra sino a ocho soles, por ejemplo. De manera que la Compañía tendrá utilidad, y el Estado no podrá vender nada, porque vendiendo la Compañía a menor precio se atraerá a todos los compradores, y el Gobierno no percibirá un centavo.

Finalmente hay otra disposición que es muy seria, en mi concepto, y es la que se refiere a la concesión de inmunidad fiscal, porque el contrato libra a esta Compañía de pagar casi todos los impuestos. La libra de la contribución de minas, de los im-

puestos de producción, del canon de superficie del petróleo; de la contribución predial, de la contribución de registro, de la contribución de la fuerza hidráulica, y en suma, de toda clase de contribuciones. Esto es justo? No, señor Ministro. ¿Dónde está el beneficio que va a recibir el Estado? ¿Cuáles son las ventajas para él? Cuando se dice que el Estado va a beneficiarse con la colonización de la Montaña; ¿de qué manera se entiende el beneficio del Estado? No hay que olvidar que el Estado participa en la riqueza nacional por medio de los impuestos. La riqueza que se produce en un país tiene varios copartícipes. Un copartícipe es el capital, que gana intereses; otro copartícipe es el trabajo, que percibe diversas formas de remuneración; otro copartícipe es el empresario, que obtiene provechos; otro copartícipe es el Estado, que percibe impuestos; de manera que cuando se produce riqueza en un país, la participación que el Estado tiene en la riqueza producida se hace precisamente en la forma de los impuestos.

¿Por qué abrigamos tanta esperanza de que este ferrocarril de Yurimaguas haga grandes beneficios al Estado? Porque este ferrocarril va a colonizar. Colonizar quiere decir poblar, industrializar la región; poblar e industrializar quiere decir producir riqueza, y producir riqueza quiere decir participación de la riqueza en forma de impuestos por el Estado. De manera que el medio como el Estado peruano debe beneficiarse con ese ferrocarril, es, precisamente, el que suprime el contrato. Si este proyecto exonerá del pago de todos los impuestos, dónde está la participación del Estado? ¿Cuál puede ser? Su Señoría nos dirá que hay beneficios indirectos; pero la explicación en esos términos no se puede medir, no se puede graduar; mientras que, fijando un determinado impuesto, si se conoce la parti-

cipación que debe tener el Estado. Por otra parte, la subvención no constituye sino una distribución de los beneficios entre el Estado y la empresa subvencionada. Yo sostengo, por eso, que la participación de que toca al Estado debe ser bien determinada; y por lo tanto yo, por mi parte, no acepto esa inmunidad fiscal, esa exoneración del pago de impuestos que este proyecto concede a la empresa a que me refiero.

En resumen, señor Ministro, yo sostengo las siguientes conclusiones: El proyecto del Gobierno, que su señoría ha sustentado con tanta brillantez; que tiene finalidad muy digna de atención, que viene de un régimen que como ya lo he dicho tantas veces, hará la grandeza del Perú mediante el fomento de carreteras, caminos y vías de comunicación—por lo cual he tenido el honor de presentar una moción que aplaude su política de vialidad;—este proyecto es muy plausible; pero no es un proyecto de concesión, sino un proyecto de subvención a una empresa privada, por lo cual no debe hablarse de concesionario sino de empresario.

Desde el punto de vista de las condiciones del proyecto, yo sostengo, señor Ministro, que el monopolio no puede aceptarse, porque tenemos el tren de la Constitución del Estado, que yo he querido siempre hacer valer en los proyectos anteriores.

En cuanto a las concesiones de terrenos, yo sostengo que ellas tal como han sido planteadas, significan un peligro desde el punto de vista político, porque puede la empresa adoptar la actitud de absorber toda la zona vendiendo los terrenos a extranjeros, y que, además, puede vender primero todos sus terrenos, descuidando o postergando los lotes del Estado.

Finalmente desde el punto de vista fiscal, desde el punto de vista de los impuestos, yo digo que no puede aceptarse la inmunidad que se pretende conceder a la compañía porque

si se van a producir nuevas riquezas en aquella región, es justo y es equitativo que tenga también participación el Estado.

Yo, señor, termino, aplaudiendo la brillante iniciativa del Gobierno y la actuación siempre distinguida del señor Ministro de Fomento, doctor Manchego Muñoz; pero manifestando al mismo tiempo que yo tendré el sentimiento de no prestar mi voto a las cláusulas que he objetado, porque considero que no constituyen principios de justicia y de equidad para los intereses nacionales. (Grandes aplausos en las galerías).

El señor PRESIDENTE — El señor Presidente de la Comisión de Hacienda puede hacer uso de la palabra.

El señor SAYAN PALACIOS — Señor Presidente: La intervención que acaba de formular el señor diputado por Bolognesi, como siempre brillante y luminosa en el terreno de las atracciones, ha culminado en tres o cuatro observaciones de carácter práctico al contrato-ley que estamos discutiendo.

Para llegar a estas observaciones que el señor diputado por Bolognesi ha hecho a tres o cuatro de las cláusulas del proyecto, nos ha entretenido con la explicación de las distintas formas de contratos ferrocarrileros que hay en diferentes partes del mundo; nos ha hablado de la forma del contrato de ferrocarriles por empresas privadas, de los ferrocarriles hechos por obra del Estado, y finalmente, de la forma por concesión—sistemas estos pertenecientes a los ingleses, a los alemanes, y a los franceses, respectivamente. Nos ha dicho que desde estos puntos de vista el contrato que nos ocupa no es un contrato de concesión, sino un contrato de subvención, y que, como tal contrato de subvención, adolece del defecto de que el Estado no es copartícipe de las utilidades del ferrocarril, como tampoço tiene obligaciones en las cargas que la obra repre-

senta. Nos ha manifestado, además, que el contrato de explotación de un ferrocarril por empresas particulares tiene el defecto de que, generalmente, sus tarifas son elevadas, hasta el punto de hacerse prohibitivas, y no permiten desarrollar las industrias y los negocios en las regiones por donde el ferrocarril atraviesa. Y nos ha citado como ejemplo, señor, nuestros ferrocarriles del Sur y del Centro.

Pero yo creo que, antes que todas estas consideraciones de carácter científico y general el Congreso, en la contemplación de un contrato de esta naturaleza, debe prestar preferente atención a las condiciones de carácter práctico y a las posibilidades nacionales.

Es evidente, señor,—y no voy a discutirle al señor diputado por Bolognesi,—que el sistema de la explotación de los ferrocarriles directamente por el Estado, es el mejor de los sistemas, porque el Estado puede señalar a sus tarifas límites prudenciales, que permitan el intensivo y progresivo desarrollo de las industrias en las regiones recorridas por las vías férreas. Pero yo pregunto al señor diputado por Bolognesi si, conviniendo él como conviene en las altas finalidades del ferrocarril que nos ocupa, cree que el Estado está en la posibilidad de realizarlo por sí mismo, o sea de construir un ferrocarril y explotarlo por el sistema de explotación directa. ¿Cuántos años calcula el señor diputado por Bolognesi que se necesitarían para que la situación económica del Perú le permitiera invertir en una vía férrea más o menos cien millones de soles, que es lo que se va a necesitar para construir este ferrocarril? ¿No cree el señor diputado por Bolognesi que es mejor soportar los inconvenientes que tiene la explotación por una empresa privada, que nos ofrece poner a corto plazo en comunicación la montaña con un puerto del Pacífico, al hecho de aguardar a que la

capacidad económica nacional esté en actitud de realizar este proyecto por la explotación directa? Tales son, señor, puntos que tienen que influir poderosamente en el criterio de los señores representantes para su pronunciamiento respecto de la bondad del proyecto en su conjunto, y para no caer en meticolosidades al hacer el análisis y el examen de cada una de las disposiciones que contiene el contrato, es decir, de las 30 cláusulas que lo forman.

Este contrato hay que analizarlo con amplio criterio en primer lugar, para después juzgar con tolerancia, en el análisis de cada una de sus disposiciones. Nuestro ferrocarril del sur, señor, y nuestro ferrocarril del centro,—los llamo nuestros porque están ubicados en el territorio del Perú,—evidentemente que tiene tarifas altas. Pero así como el señor diputado por Bolognesi ha invocado el testimonio de los representantes por esas regiones, para que digan si no son las tarifas altas, yo también lo invoco al preguntarles: ¿no es verdad que es preferible que exista este ferrocarril con altas tarifas, a que no exista ninguno? Evidentemente que sí. Yo estoy escuchando la respuesta unánime de los señores representantes, en el sentido de que mejor es tener un ferrocarril con tarifas elevadas, que no tener ninguno. Y este es el caso que ha de ocurrir en el ferrocarril proyectado. Repito: ¿cuándo el Perú podrá estar en situación de construir un ferrocarril a Yurimaguas con sus propios recursos?

Y ahora, señor, ya que no conduciría a resultados prácticos seguir al señor diputado por Bolognesi en su extensa argumentación, voy a concretarme a los puntos que él ha objetado, ya en una forma perfectamente suscinta, en el contrato en cuestión.

El señor URBINA (interrumpiendo) — Pido la palabra.

El señor MANCHEGO MUÑOZ — Pido la palabra.

El señor SAYAN PALACIOS (continuando).—Ha principiado el señor diputado por Bolognesi por la disposición que contiene la cláusula 6a. del contrato, relativa a la facultad que se da a la presunta empresa de explotar durante el plazo de treinta años este ferrocarril, sin que durante este tiempo sea permitido construir otra vía férrea que corra paralelamente a la señalada en la cláusula primera, dentro de una zona de 25 kilómetros a ambos lados de su eje. La cláusula se refiere, en su segundo párrafo, a que también tiene garantía la empresa de que no se construirá otro ferrocarril que pueda disminuir sus entradas. Pero al calificar estas preferencias de monopolios, no se ha fijado el señor diputado por Bolognesi que de la parte final de la cláusula, que no tuvo a bien leerla, aparece que no se trata de lo que él llama monopolio, sino simplemente de un derecho preferencial, que es cosa muy distinta de un monopolio; derecho de preferencia que la misma cláusula sexta limita a un tiempo bastante corto, como lo va a ver el señor diputado. Dice la cláusula: "Esta preferencia a favor del concesionario regirá sólo por tres meses a partir de la fecha en que...." (Siguió leyendo)...."

Ya ve el señor diputado por Bolognesi que el llamado monopolio facultativo se reduce a una simple preferencia que ejerce el concesionario dentro de tres meses. En cuanto al supuesto monopolio expreso, contenido en la primera parte de la cláusula sexta, que por treinta años prohíbe que se ejecuten líneas paralelas a cierta distancia de la línea que esta empresa va a construir, estimo el señor diputado por Bolognesi que esto es inconstitucional, porque la disposición de la Carta Fundamental prohíbe los monopo-

lios. Pero es que su señoría no ha visto la segunda parte de la disposición constitucional que ha citado, y que dice: "salvo que estos monopolios sean en beneficio del Estado". Yo pregunto: ¿no es verdad que estamos discutiendo un contrato por el que el Estado se beneficia? Sí, señor. Luego, no es una disposición inconstitucional la que otorga, no un monopolio, sino una simple preferencia, para dar seguridad a la empresa de que la competencia no abrazará determinado radio, que es el que señala esta cláusula.

Y no pretendo en este particular desviar el criterio del señor diputado por Bolognesi. No hace mucho tiempo, desde esa misma tribuna, tildaba también su señoría de inconstitucional el contrato, ya en vigencia, que el Estado celebró con la Compañía Sueca para el estanco de los fósforos. También dijo su señoría que era contrato inconstitucional, porque otorgaba un monopolio a la Compañía Sueca para estancar los fósforos y para explotarlos en su beneficio. Pero la Cámara, estoy seguro, no quedará impresionada con esta observación, porque ya existe lo que podríamos llamar "jurisprudencia legislativa" en cuanto a la interpretación del artículo constitucional, y ella es que, cuando el Estado celebra estos contratos y otorga este género de preferencias y beneficios a los contratantes, no contraría las disposiciones constitucionales.

El señor RODRIGUEZ DULANTO (interrumpiendo). — ¿Si fuera tan bondadoso el señor diputado que me permitiera un minuto?

El señor SAYAN PALACIOS.— Lo soy de ordinario, y con su señoría, mucho más.

El señor RODRIGUEZ DULANTO. — Efectivamente; lo reconozco, y le estoy muy agradecido.

El caso a que me he referido es diferente, señor diputado, de aquel a que su señoría hace ahora referencia. Tratándose del contrato con la Compañía Sueca de Fósforos, yo me explico que los señores representantes haya podido interpretar el artículo constitucional en el sentido en que lo han hecho; porque en este caso se trata de una distribución de utilidades entre el Estado y la Compañía. Pero tratándose del proyecto que está en debate, el Estado no tiene, absolutamente participación en los beneficios que todos van a ser para la Compañía. Por consiguiente, aquí hay asidero posible para creer que se trata de un monopolio de Estado: se trata de un monopolio absolutamente privado (Aplausos).

El señor SAYAN PALACIOS (continuando). — He ofrecido ser más bondadoso que de ordinario, al señor diputado por Bolognesi, y voy a responder a su interrupción.

No es exacto que el Estado no obtenga beneficio de la construcción del ferrocarril en proyecto; porque admitir esta tesis equivaldría a que el Congreso del Perú se preocupa en estos momentos de celebrar un contrato para exclusivo beneficio de la empresa de que se trata. No hay tal, señores. Los beneficios de orden directo para el Estado no existen realmente por ahora, pero hay ya una disposición, señor diputado por Bolognesi, que establece que el Gobierno tendrá el 6% de los productos brutos de las explotaciones mineras que haga la empresa conforme a determinadas cláusulas de este contrato. De manera que por el momento tiene su señoría esta expectativa, este derecho de carácter directo, completamente directo, en beneficio del Estado, fuera de que en general, el Estado espera obtener de la realización de esta gran empresa, beneficios tan grandes de carácter indirecto y a plazo tan po-

co remoto, señor diputado, que en verdad ello coloca a este contrato en la misma situación en que estuvo el contrato para el estanco de los fósforos.

El señor RODRIGUEZ DULANTO (por lo bajo). — ¡Absolutamente!

El señor SAYAN PALACIOS (continuando). — Observaba también su señoría la cláusula 10a., relativa a la concesión de terrenos, y decía que en Estados Unidos se habían concedido, no cinco millones de hectáreas lo que le ha parecido al señor diputado una minucia, y que efectivamente lo es,—sino cincuenta millones de hectáreas; pero que allí se había observado una política distinta de la que establece esta cláusula décima, en cuanto a la ubicación de los terrenos objeto de la concesión. Me parece haber percibido que estas observaciones de su señoría no tenían un carácter parentorio, que me induzca a entretener demasiado a la Cámara en contradecir la opinión de su señoría. Me limitaré a decir que creo que se ha dispuesto lo conveniente al establecer en esta cláusula décima que habrá solución de continuidad entre los lotes de la compañía y los del Estado, para evitar el peligro de comprometer la soberanía de la nación, que realmente pudiera traer el hecho de que considerable porción de extranjeros se hicieran dueños y propietarios ad perpetuam de una gran zona de territorio.

La observación que ha hecho su señoría con respecto a la inconveniencia de otorgar la propiedad perpetua de este ferrocarril, no tiene más que una fuerza aparente. Hay que observar que el otorgamiento de propiedad perpetua, no priva al Estado de usar del derecho de la expropiación, cuando este caso llegara. Por consiguiente, quedando incólume, como queda, el derecho

de expropiar el ferrocarril a Yurimaguas como cualquiera otra obra pública, la concesión que otorga la propiedad perpetua del ferrocarril, ya no tiene la significación ni la importancia que a primera vista aparecen.

Y vamos a la cláusula 15a., que fué la que seguidamente objetó el señor diputado por Bolognesi, la relativa a la exclusiva que esta cláusula otorga al concesionario para servir de agente al Gobierno, en la venta de los lotes de terreno que a ésta correspondan en la montaña. Alarmó mucho al señor diputado la disposición, porque ha creído que por este medio el Estado estaba embarazado para hacer la colonización de los terrenos o para venderlos al precio mínimo de una libra, como se establece en el contrato. Pero, señor, en primer lugar, esta exclusiva es simplemente para servir de agente cuando el Gobierno quiera vender. Como no estoy de acuerdo con SS. en la similitud que él asigna al hecho de la colonización con el hecho de la venta, yo debo discutir en el sentido de que el expediente de vender será probablemente el último a que se acuda. Probablemente, el Gobierno acudirá a la colonización, que es un procedimiento para el cual no hay traba ninguna en esta cláusula. Sólo en el momento, pues, en que el Gobierno quiera hacer un contrato de compraventa, sólo entonces interviene la Compañía como agente del Gobierno; pero no siquiera como un agente con facultades extraordinarias, pues tendrá que proceder, "conforme a las instrucciones especiales que el Gobierno le otorgue". Los agentes, como sabe su señoría, no son más que empleados dependientes.

Y en cuanto a la observación de lo que podría sufrir al Gobierno, en el caso de que optase por la venta, al no poder fijar precio menor que el de una libra por hectárea, yo no

le encuentro virtualidad ni importancia, sobre todo por la exigüedad de la suma, una libra por hectárea, suma tan baja, tan excesivamente baja, que no es posible suponer que la empresa del ferrocarril,—que evidentemente finca en la adquisición de terrenos y en su venta uno de los principales renglones de utilidad,—pueda pensar en vender hectáreas de terreno a ocho o nueve soles. Esto está, señor fuera de todas las posibilidades, porque, si no, probablemente esta empresa iría directamente al fracaso. Se comprende repito, que las expectativas que tiene la empresa en la construcción del ferrocarril, van a consistir principalmente en la explotación, colonización y venta de terrenos, y en la explotación de los yacimientos minerales que también tiene facultad de adquirir. Lo que pueden producirle los fletes del ferrocarril ha de constituir una utilidad tan remota, señor diputado, que, hoy por hoy, eso no entra en sus cálculos.

Y, señor, finalmente, el señor diputado por Bolognesi decía que las exenciones que el contrato otorga al concesionario sobre pago de contribuciones constituyen un rechazo de legítimas expectativas para el Estado, y que le dan al contrato el carácter que su señoría le asigna, en sus calificaciones científicas, de contrato que no va a beneficiar sino a una sola de las partes.

En primer lugar, señor, está perfectamente establecido que toda Empresa nueva goza de dichas exenciones, y ésto de gozar de ellas, no solamente al poner bajo cultivo terrenos de montaña sino al hacer productivos territorios que su señoría, misma ha declarado que hoy no valen nada. Sabe su señoría, por ejemplo, que al que construye una casa en un centro importante como la capital de la República, la ley lo exonerá del pago de contribución predial por determinado número de años. Y no hay por otra parte, con-

trato de concesión que no lleve siempre invitada una facilidad de esta clase que para la vida de los Estados no significa nada, así se conceda por 25 o 30 años. Bien mirado el asunto, su señoría no podría creer que la Compañía o Empresa no debe quedar exenta del pago de contribuciones, o que el Estado sufra porque deje de recibirlas durante un corto número de años.

Yo creo, pues, que no queda en pie ninguna de las observaciones brillantemente formuladas por el señor diputado por Bolognesi. Pero quiero, al mismo tiempo que respondo a su señoría, hacer constar que por parte de la Comisión de Hacienda, ha habido siempre el mejor propósito de escuchar las observaciones que pudieran hacerse a determinados puntos del contrato y que siempre tomará nota de ellas. El señor representante del Gobierno, a su vez, no dejará de dar cabida y prestar atención a las observaciones que real y verdaderamente tuvieran una finalidad provechosa.

El señor TORRES BELON — Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE — El señor diputado por Lampa.

El señor TORRES BELON — Señor Presidente: No tenía el propósito de teclear en este debate; pero después de escuchar la brillante exposición hecha por el señor diputado por Bolognesi, tan clara, tan concisa como todas las que él hace, no quiero dejar sin contestar algunas de sus observaciones. Desde luego, varios puntos han sido ya tratados por la Comisión de Hacienda, de manera que yo voy a ser muy breve, limitándome solamente a aducir unas cuantas razones más.

Yo siempre he creído, y cada vez que estudio mejor el país me afirmo más en mis ideas, que el problema ferroviario en el Perú, debe considerarse desde un punto de vista único. Los ferrocarriles en el Perú, como medios de transporte, como elemen-

tos de desarrollo nacional, no constituyen problema igual al de los mismos medios empleados en ningún otro país, porque nosotros no podemos construir ferrocarriles, como se hace en otras partes para lugares cuya producción sea considerable y ciertamente, porque en esos lugares los ferrocarriles son por sí mismos baratos y fáciles de construir en breve tiempo. Tenemos un territorio tan quebrado, tan difícil, tan hostil, que todos los índices perfectamente estudiados y aplicados sobre materia ferroviaria en otras partes del mundo, apenas pueden emplearse entre nosotros. Los índice de explotación, de construcción y de influencia de vías férreas, son, pues, y tienen que ser, únicos de este país. Por consiguiente, cuando se trata de un problema ferroviario entre nosotros, no se puede resolver haciendo uso de índices obtenidos en otras partes, sino que hay que hacerlo con índices encontrados en nuestro propio país.

Sentada esta premisa, no voy a seguir el mismo orden del señor diputado por Bolognesi, porque deseo ser muy ligero al ocupar la atención de la Cámara.

El año 74 en un alarde soberbio de aspiración al desarrollo, el Perú contrató una serie de empréstitos y comenzó su plan ferroviario; pero vino la guerra, la guerra desastrosa del 79; el plan quedó inconcluso, y el Perú se vió obligado, como todos sabemos, a entregar los ferrocarriles a sus acreedores, a la Peruvian Corporation, compañía que sustituyó a los tenedores de bonos, y entró a explotar un plan incompleto. La Peruvian Corporation, por una miopía apenas explicable, dado el alto carácter financiero de los capitalistas ingleses, no ha sabido completar el plan, cosa que no podía hacer sino a condición de completar la red proyectada. Son dos grandes líneas las que tiene en administración esa Empresa: el ferrocarril central y el ferrocarril del sur. El Ferrocarril Cen-

tral, todos los sabemos, es una línea que no tiene igual en el mundo. Es una obra magnífica, en que los ingenieros han salvado grandes abismos y enormes distancias en terreno abrupto. Ese ferrocarril para compensar su inmenso desarrollo, ha debido atravesar el país hacia lugares o centros donde no sólo se produzcan artículos de exportación, sino donde pueden radicarse grandes centros poblados, para que con el movimiento de unos y otros se pueda hacer frente a las desventajas de la explotación. Ese ferrocarril hasta los centros mineros, casi puede decirse que únicamente transporta una sola clase de productos; por consiguiente, sobre esta sola clase de productos tienen que recaer los enormes gastos de explotación de la vía.

Todos nosotros sabemos de memoria, porque todos los años lo vemos, que durante tres o cuatro meses el ferrocarril constantemente se interrumpe; y se interrumpe, no porque el ferrocarril esté mal hecho, sino por las dificultades enormes que ha tenido que vencer en su construcción que hacen que hasta hoy no se puedan nivelar y asentar perfectamente los terrenos, para resistir la acción de las aguas en la época de las lluvias. Por consiguiente, el ferrocarril, interrumpido durante ese tiempo, tiene que recargar en su costo de explotación ese déficit de movimiento, cargando a los meses restantes lo que correspondería a todo un año. Yo oigo a menudo protestar de las altas tarifas ferroviarias en el Perú, que en realidad son altas, y no voy a sostener que son bajas; pero hasta ahora no he oído expresar a nadie hasta qué punto y por qué medios se podrían bajar estas tarifas. El ferrocarril central, cuando se construyó en su primera parte, cuando llegó hasta Chicla, con el contratista Meiggs, habría costado a razón de veinticuatro mil libras el kilómetro. En cualquier parte se echarían a reír al tener conocimiento de este costo por un tra-

mo de tal extensión. Pero se podrá argüir que costó así porque se derrochó el dinero. Con este motivo, ha salido a luz una publicación técnica, tomando el ferrocarril Central desde la Oroya hasta Huancayo, con todos sus ramales, incluyendo los desvíos y las dobles líneas, y aún agregando el último tramo de Purhuay. Pues bien, el costo de ese ferrocarril resulta ser de alrededor de diez mil quinientas libras por kilómetro, dato perfectamente cierto.

Con esta sola indicación verá la Cámara que cuando se habla de un ferrocarril de penetración en el Perú, hay que calcular sobre las bases que indico. Este índice del costo del ferrocarril Central hasta Huancayo, representa, más o meno, el término medio de los que costarían los ferrocarriles en la mayor parte de las regiones del Perú, y no costarían menos porque hay que considerar en este costo las infinitas dificultades con que se tiene que tropezar. De ahí que siempre haya pensado que un ferrocarril en el Perú, es un elemento de lujo, aunque necesario todavía, y como tal elemento, hay que emplearlo con mucha cautela.

Por esta misma razón, cuando no es el Estado el que va a invertir sus capitales, sino una empresa particular, creo yo firmemente que cuanta concesión pida el concesionario se le debe conceder. Ojalá el actual llegara a cumplir su promesa. Esta breve exposición sobre lo que pienso de los ferrocarriles en el Perú, es la que ha hecho que cuando llegó a mi poder, como miembro de la comisión de ferrocarriles, el contrato que se discute en este momento, él mereciera toda mi aprobación. Pero no mereció mi aprobación a ciegas; estudié detenidamente el contrato, y si bien encontré algunas concesiones que podían teóricamente llamar la atención, y creí, como aún creo, que efectivamente no tienen el valor que se les asigna.

Desde luego, estoy de acuerdo con

el señor diputado por Bolognesi en la clasificación que ha hecho de los contratos que se hacen para la construcción de ferrocarriles; pero no estimo que esta clasificación sea tan severa, tan estrecha, que no permita considerar como de concesión a un contrato que teóricamente—como él dice—es de subvención, pero al rededor del cual están aparejadas series de concesiones que permiten que se le llame contrato de concesión. Seguramente será más fácil de interpretar el contrato si se le llama un contrato de concesión, que no si se le tiene por contrato de subvención. Y las concesiones son perfectamente justas. Si los ferrocarriles en el Perú son tan caros, si hay una empresa que se propone construir un ferrocarril que parte de Yurimaguas, a orillas del Huallaga, y que llegue a un puerto del Pacífico; si es verdad que este ferrocarril va a atravesar, en cuanto se trata de la cordillera Occidental, la parte más fácil de la cordillera de nuestro territorio, porque necesariamente tiene que cruzar por el paso de Tacaya, o por uno que esté muy próximo a él; en cambio, no va a contar tampoco con todas las facilidades que pudiera encontrar en un país llano. Las dificultades serán menores, en varios tramos, que las del ferrocarril central; pero en algunos puntos tendrá que tropezar con iguales o tal vez mayores dificultades. Por consiguiente, hay que aportar a la construcción de este ferrocarril privado todas las ventajas que sean posibles, para que así se pueda llevar a cabo.

Entre esas ventajas, indudablemente, tres son las principales y hasta cuatro. La primera se refiere al monopolio—lo llamaremos como el señor diputado por Bolognesi—que tendrá el concesionario, de que no se construya otra línea a 25 km. de cada lado de la línea. Yo no sé; porque no soy muy expedido en Economía Política, ni en Derecho Administrativo, si esto es prácticamente un monopolio o es una garantía o un

auxiliar que el Estado hace a un concesionario, no sólo para que pueda llegar al término de su obra, sino para ejercitar las atribuciones necesarias y accesorias que necesita para que el ferrocarril sea productivo. Por que es evidente que en un plazo menor de treinta años, toda la zona que se va a colonizar, todos los yacimientos que están primero por encontrarse, después, por explotarse, y en seguida por desarrollarse, no pueden estar en la plenitud de su producción. Por consiguiente el plazo no es en ninguna manera exagerado, y no creo tampoco que pueda entrar, exactamente, dentro de los monopolios que la Constitución del Estado prohíbe. Aparte de esto, hay que tener presente que esta condición de no construir un ferrocarril paralelo en un radio menor de veinticinco kilómetros, ha venido aparejada en casi todos los contratos de ferrocarriles que ha hecho el Perú, y probablemente vendrán en los que después se concedan, porque es una manera efectiva de defender los derechos del constructor.

Las concesiones de terreno eran el segundo punto que el señor diputado por Bolognesi atacaba. Se alarmaba su señoría de que pudieran, tal vez, según la forma en que se colonizaran, ser un peligro para la nacionalidad. En primer término, decía: esos lotes de cinco mil hectáreas, no van a distribuirse a ambos lados de la línea que se construye. ¡Ojalá no fuera así, señor! Mientras a mayor distancia se concedan de la línea que se va a construir, el concesionario se verá obligado a habilitar esas zonas con nuevos caminos o con nuevos ferrocarriles. De manera que, en mi concepto, ojalá distribuyera sus tierras muy lejos del ferrocarril: ello sería una nueva ventaja para el Estado, porque entonces el área de influencia del ferrocarril se ampliaría, y una sección mayor del país sería beneficiada.

Yo no voy a insistir, porque ya

ha sido suficientemente contestado por el señor Presidente de la Comisión de Hacienda, sobre el punto relativo a que el concesionario no debe quedar comisionado como agente único por un período de veinte años, para vender los lotes que toquen al Estado.

El cuarto punto se refiere a la "impunidad fiscal", como él la llamaba, que se otorga al concesionario. Esta "impunidad fiscal" se refiere, en primer lugar, al impuesto territorial de que quedará exceptuado el concesionario por veinte mil pertenencias de terrenos carboníferos y por cuatro mil quinientas pertenencias metalíferas, y a una exclusiva sobre los yacimientos de petróleo. Sería muy fácil hacer cálculos. Yo entiendo, pues no estuve en la sesión anterior, que estos cálculos fueron hechos por el señor Ministro de Fomento, quien manifestó lo que representa para el Estado el valor total del impuesto territorial al que renuncia la Nación por treinta años. Suponiendo que de las veinte mil pertenencias carboníferas y de las cuatro mil quinientas de productos metalíferos fueran explotadas, no todas — cosa que desde luego no va a tener lugar — pero siquiera la tercera parte, sería muy feliz por ello el Estado, y reportaría grandes ventajas. Es natural también que el concesionario pida o indique las cifras que constan en el contrato; se trata de regiones que recién va a explorar; y si bien hacia el lado de la sierra hay indicio de yacimientos que se consideran de libre disposición y que el concesionario aprovechará: puede decirse que hacia el lado del oriente nada se sabe de positivo sobre la existencia de esas substancias. El petróleo que parece existir a lo largo del Huallaga, si constituirá un aliciente para el concesionario; pero también en este punto hay que ser lo más liberal, por las regiones

en que se encuentra. Los yacimientos de petróleo, por más ricos que sean, que se encuentran en esa zona, no pueden rivalizar con los del resto del Perú que hay en la costa, y menos con los yacimientos de Colombia y Venezuela, con los cuales solamente dentro de un lejano futuro podrá competir. De manera que la objeción no tiene tampoco los caracteres que parecen desprenderse de la conseción hecha.

Yo podría, señor, convertir en números, aproximadamente por supuesto, el valor de las concesiones que el Estado concede por la construcción del ferrocarril; pero creo aún como simples suposiciones, y fijando la cifra más alta, con todo, en ninguna manera sería excesiva la que el Estado otorgue por este ferrocarril.

Yo no sé si he dejado otros puntos sin contestar; pero como creo que han sido contestados por el señor Presidente de la comisión de hacienda, no tengo nada más que agregar. (Aplausos prolongados).

El señor PRESIDENTE. — El señor Ministro de Fomento puede hacer uso de la palabra.

El señor MINISTRO DE FOMENTO (doctor Celestino Manchego Muñoz). — Señor Presidente: Con la más viva complacencia, he escuchado el importante discurso del señor diputado por Bolognesi. Las preocupaciones de su señoría, son dignas de todo elogio. Su excesiva solicitud por defender los intereses del país, lo han llevado a formular una serie de observaciones, muy importantes desde el punto de vista científico, pero que estimo desconectadas de la realidad de nuestro medio.

Veo que ha alarmado al señor diputado por Bolognesi, la facultad otorgada al concesionario para que, dentro de una zona de 25 kilómetros a uno y otro lado del eje del ferrocarril, no se construya líneas

férreas paralelas. Califica esta concesión, como un monopolio, manifestando que se trata de un beneficio exclusivo en favor del concesionario. Y en este concepto, cree encontrar oposición con el art. 50 de la Carta Fundamental del Estado.

Discrepando del ilustrado criterio de su señoría, creo que este ferrocarril va a beneficiar al Estado, en proporción igual o mayor que al concesionario. En efecto, esta línea de Yurimaguas al Pacífico, ha de beneficiar en forma directa una zona de 25 millones de hectáreas de terrenos de montaña; y de estos 25 millones de hectáreas, solo 5 millones van a ser otorgados al concesionario, quedando 20 millones de hectáreas en beneficio directo del Estado. Pero además de esta zona de beneficio directo, existe otra mucho más amplia, que llamaré la zona de influencia, la cual alcanza aproximadamente, una extensión de 50 millones de hectáreas, toda ella de propiedad del Estado, y que por obra de este ferrocarril va a incorporarse a la actividad nacional.

Para aprovechar esta zona de influencia, de varios puntos de la línea férrea, arrancarán líneas subsidiarias o caminos carreteros, que el Gobierno construirá necesariamente, con el objeto de crear nuevas fuentes de producción en esta inmensa zona de influencia. Me permito llamar la atención de los señores diputados a este hecho, que, por sí solo, constituirá una capitalización tan prodigiosa que transformará la economía nacional.

Por eso, con gran acierto, decía el señor diputado por Lampa que, debía concederse toda clase de facilidades a las empresas que traten de construir ferrocarriles en el país. Si el Tesoro Público estuviese en condiciones de distraer las fuertes sumas que demanda la construcción del ferrocarril de Yurima-

guas a un puerto del Pacífico, y que, no obstante de esa circunstancia, tratáramos de ejecutar esa obra por medio de concesiones, sería censurable nuestra conducta. Pero, cuando el país viene realizando esfuerzos supremos para desenvolver sus energías y construir las vías de comunicación que estimulen el desarrollo de nuestras riquezas, tenemos, forzosamente, que acoger la demanda de concesionarios, para construir nuevas líneas, prestándoles toda clase de facilidades. Y si estuviéramos en condiciones de aportar un pequeño contingente de capital, para prestarles ayuda, debíamos hacerlo sin reservas.

Además, el ferrocarril de Yurimaguas, va a crear un fuerte vínculo nacionalista entre esa zona y los centros poblados de la República: pues hoy, separados por enormes distancias, parece elemento extraño a nuestra nacionalidad. Hoy mantenemos con nuestras selvas solo el vínculo que crea nuestra imaginación.

No hay, pues, monopolio. La construcción de la línea férrea a Yurimaguas, beneficia enormemente al país; y en la explotación de los yacimientos petrolíferos, tiene el Estado, una participación del 6% en el rendimiento bruto.

También, su señoría ha llamado la atención sobre la ubicación de los lotes, indicando la conveniencia de que se haga ésta a uno y otro lado de la línea y distribuidos en lotes alternados. Respecto a esta cláusula, señor Presidente, me permito someter a la consideración de la Cámara, una ligera modificación: en la última parte de la cláusula 10a., se establece que los terrenos se dividirán en lotes de 5,000 hectáreas cada uno, separados por otros de la misma extensión que quedarán de propiedad del Estado. Yo insinúo la conveniencia de agregar

la palabra "forma", para que se exprese así: "... separados por otros de la misma forma y extensión, que quedan de propiedad del Estado.

Su señoría objeto también el artículo 15, que faculta al concesionario para vender, en comisión, durante 20 años, los lotes correspondientes al Estado. Esta facultad otorgada al concesionario, no debe preocupar a su señoría. El temor que abriga de que el concesionario pude en la venta, dar preferencia a extranjeros, eliminando a nacionales, para que esa enorme zona llegase a estar bajo el dominio de elementos extranjeros hecho que, evidentemente, constituiría un peligro para nuestra soberanía, carece en lo absoluto de fundamento. Pues, dicha venta, según se establece en la última parte de la cláusula citada, tiene que realizarse de acuerdo con las condiciones que oportunamente y con toda amplitud, determinará el Gobierno.

También el señor diputado por Bolognesi ha objetado el artículo 16 expresando que para el concesionario todo era liberación de derechos. En la sesión anterior, tuve ocasión de referirme al monto a que asciende la liberación de los impuestos territoriales de minas, que no alcanza, en el curso de los 30 años, sino a cifras relativamente pequeñas.

Los impuestos territoriales de minas, en ningún momento, han constituido un renglón apreciable de ingresos fiscales, capaz de fortalecer nuestra situación económica. Lo que contribuye, en forma eficaz, a enriquecer nuestras arcas fiscales, son los derechos de exportación, de los minerales que se extraen de las minas; y este impuesto está obligado, en todo momento, a pagar el concesionario; de manera que no hay motivo para alarmarse.

Estas han sido las observaciones fundamentales expresadas por su se-

ñoría, que, repito, las he escuchado con vivo interés. Soy el primero en reconocer la capacidad del señor diputado por Bolognesi, y en todo momento, le he tributado mi especial consideración y respeto.

Para llevar a cabo este ferrocarril, sin trepidar un sólo instante, debéis

señores diputados, prestar vuestro voto aprobatorio seguros de que esta obra compensará en un futuro próximo, nuestras patrióticas especulativas determinando la prosperidad y grandeza de la Nación. (Grandes aplausos).

El señor PRESIDENTE — El señor diputado por Huanta podrá ha-

cer uso de la palabra el próximo día.

Siendo la hora avanzada se levanta la sesión.

Eran las 9 h. 5' p. m.

Por la Redacción.

A. Espinosa S.