

Sesion del Lunes 29 de Octubre
de 1888.

SUMARIO—Ferrocarril de Lima á Pisco; se acuerda invitar al señor Ministro de Gobierno á la discusion de este asunto.

(Presidencia del señor Valle.)

Abierta á las tres de la tarde, fué leída y se aprobó el acta de la anterior.

Se dió cuenta de los documentos siguientes:

Oficios.

Del señor Ministro de Hacienda, remitiendo el arreglo presentado por el Gobierno con el Representante de los Tenedores de Bonos de la Deuda Externa.

S. E. hizo presente que, para mejor ilustracion de los señores Representantes, lo iba hacer publicar.

A solicitud de los señores Salas y Perez, el señor Secretario dió lectura al texto integral del Contrato.

Passó á las comisiones principal de Hacienda, Gobierno, Obras Públicas y Diplomática.

Del H. señor La Torre, Diputado por la provincia de Moquegua, adjuntando el acta de los vecinos de la provincia que representa, solicitando se incluya la reconstrucción del Ferrocarril de Ilo á Moquegua entre los que son materia del Contrato con los Tenedores de Bonos.

Se mandó agregar a sus antecedentes.

Del señor Ugarte, Diputado por la Provincia de Convencion, solicitando, por el mal estado de su salud, licencia para no concurrir á las sesiones extraordinarias; y pidiendo se llame en su lugar al suplente.

El señor Terry solicitó se consultase á la Cámara.

A solicitud del señor Pardo Figueira, se leyó nuevamente el oficio.

S. E. hizo presente que el señor Ugarte había solicitado de él la concesión de la licencia, pero que no estando autorizado para concederla si no por ocho días, consultaba por ello á la Cámara con el objeto de que acordase lo conveniente; debiendo hacer presente, que al Diputado suplente se le había llamado por el cabile.

Consultada la Cámara acordó la licencia por 54 votos contra 21.

Los señores La Torre y Salas fundaron su voto en contra y el señor Castillo J. J. en favor.

Consultada la Cámara sobre si debía llamarse al suplente, lo acordó por todos los votos menos dos.

El señor Bejar nizo presenti que no había tiempo para que llega.

Del H. señor Pacheco, Diputado por la provincia de Andahuayla, solicitando licencia por 25 días, para concurrir á las sesiones extraordinarias.

Consultada la Cámara, le fue negada por todos los votos menos.

Del H. señor Aguilera, con igual efecto que los anteriores.

El señor Salas hizo presente, que en este caso estaba en favor de la licencia, por ser distinto el origen que la motivaba.

Consultada la Cámara concedió la licencia por 50 votos contra 25.

El señor Bejar solicitó se llamase al Diputado suplente; y á indicación de S. E. retiró su pedido.

El señor Alvarez, antes de pasar á la orden del dia, hizo el siguiente pedido:

Que continúen las sesiones nocturnas, con el objeto de que los Representantes del interior puedan sin dificultad regresar á sus provincias; y que se oficiase al señor Ministro de Gobierno, con el objeto de que dispusiese el regreso de los Diputados que se habían retirado sin licencia.

S. E. hizo presente, en cuanto al primer punto, que por ahora no convenian las sesiones nocturnas, porque lejos de acelerar la conclusion de los asuntos sometidos al Congreso Extraordinario, las dificultarian; y en cuanto al segundo punto, que lo formulase de un modo concreto por la trascendencia que encerraba.

El señor Alvarez ofreció presentar una proposicion al respecto.

ORDEN DEL DIA.

S. E. manifestó que, á pesar de haberse publicado los antecedentes del Ferrocarril de Lima á Pisco, conceputaba necesaria la concurrencia del señor Ministro de Gobierno y que con este objeto consultaba á la Cámara para que resolviese sobre este punto.

Así se acordó.

Se levantó la sesión para pasar á secreta.

Eran las cuatro y cuarto de la tarde.

Por la Redaccion.

IGNACIO GARCÍA.

Sesion del Martes 30 de Octubre
de 1888.

SUMARIO—Ferrocarril de Lima á Pisco, (presente el señor Ministro de Gobierno) articulo 1.^o del proyecto presentado por la Comision, aprobado.

(Presidencia del Sr. V. G. S.)

Abierta á las cuatro de la tarde, fué leída y aprobada el act. de la anterior.

Se dió cuenta de los documentos siguientes:

Obras.

Del H. Sr. Lorena, Diputado por el Cercado del Callao, solicitando licencia para no comparecer á las sesiones extraordinarias.

S. E. consultó á la Cámara y sobre si acordaba la licencia y ésta la negó.

El Sr. Deza hizo presente que aun era posible hacer un cablegrama al señor Lorena para que regresase.

S. E. atendió la indicación.

Del H. Diputado por Castilla, Sr. Valcárcel, con el mismo objeto que el anterior.

Consultada la Cámara, negó la licencia solicitada.

Solicitud.

De Don Christian Schmittmüller, ampliando su propuesta sobre la construcción del ferrocarril de Lima a Pisco.

Antes de pasar á la orden del dia, el Sr. Quimper presentó por escrito el siguiente pedido:

El Representante que suscribe, á nombre de la Comisión del Gobierno, á cuyo dictámen ha pasado el arreglo Aspíllaga-Donourense, solicita que para mayor ilustración del asunto, se pida á los respectivos Ministros de Estado, los siguientes documentos:

1.º Còpia de las actas del Consejo de Ministros, en las cuales conste la discussión y solución del asunto.

2.º Còpia de los poderes del señor Juan Lucas Jorge Donoughmore.

3.º Copia de los poderes que el Comité de Tenedores de Bonos, tenga de dichos tenedores, para disponer de sus títulos.

4.º Una razon del coste de los ferrocarriles donados en la cláusula 2.^a

5.º Una cuenta del coste de los muelles cedidos en la cláusula 3.^a

6.º Una razon del valor de los vapores y agua de Mollendo donados en la cláusula 4.^a

7.º Una cuenta del valor de los derechos liquidados cedidos en la cláusula 5.^a

8.º Una razon de los depósitos denunciados y existentes de guano en la costa de la República, con cuantos datos puedan remitirse relativos al asunto, donados en la cláusula 6.^a

9.º Un cálculo de la cantidad probable á que asciende el cincuenta por

ciento del guano de las Islas de Lobos que corresponde al Perú, donado en la segunda parte de dicha cláusula 6.^a

10. Una cuenta de las cantidades á que ascienden las anualidades de 80,000 £ donadas en la cláusula 7.^a y el fin á que están destinadas.

11. El estado de construcción en que se encuentra la línea de Santa Rosa á Maranganí, con indicacion de la cantidad que será necesaria para construirla.

12. Un cuadro que acredite el monto total de la antigua deuda externa del Perú, con indicacion de su valor nominal y de su valor efectivo, atendiendo á las cotizaciones de la Bolsa de Londres.

13. Que se indique, por vía de informe, el objeto á que el gran empresario de 6,000,000 de £ está destinado y el motivo por el cual el arreglo se hace por el total de la antigua deuda del Perú.

14. Que, por vía de informe, el señor Ministro de Hacienda explique la contradicción existente entre la cláusula 19 y el artículo 5.^a del acuerdo explicatorio.

S. E. ordenó se oficiase á los señores Ministros para la remisión de los datos solicitados.

ORDEN DEL DIA.

El Sr. Ministro de Gobierno ingresó á la sala.

Se leyeron los siguientes documentos:

Comisiones de Hacienda y de Obras Públicas.

Señor.

Vuestras Comisiones de Hacienda y Obras Públicas, han estudiado con la detención que merece todos los antecedentes relativos á la construcción del ferrocarril de Lima á Pisco, y pasan á emitir su dictámen después de haber tenido á la vista las dos propuestas presentadas y que el Supremo Gobierno ha remitido á esta honorable Cámara.

Inútil creen las Comisiones determinarse á patentizar la importancia de la obra de que se trata, muy justamente reclamada por los importantes Departamentos de Lima y Ica y por el país entero. Ha estudiado por lo mismo todos los antecedentes de este asunto y persuadídos que los términos de la ley de 1886 no permiten que por empresa particular y sin garantía del Gobierno pueda llevarse á efecto la obra de que se trata, ha creído por

lo mismo que es indispensable hacer algunas concesiones al empresario, so pena de ser aplazada indefinidamente esta obra de tantas esperanzas para el país.

Estudiando con este motivo las dos propuestas presentadas, creen que ambas son inaceptables por las razones que expresarán en el curso de este dictámen y han formulado bases para un contrato que acompañan.

Tres son los puntos que han tenido en cuenta las Comisiones para formular las bases expresadas: garantía para la realización de la obra; tarifas para el tráfico y plazos para su terminación.

Estudiando las propuestas presentadas, se ve que la garantía que se ofrece es insuficiente: diez mil soles de multa es suma excesivamente pequeña para el objeto, pues no se oculta á la penetración de esta honorable Cámara que hay empresas que podrían pagar suma diez veces mayor porque este ferrocarril no se lleve á término. Por eso las Comisiones han fijado como garantía sesenta mil soles, de los que diez mil, deberán depositarse en uno de los Bancos de esta capital y constituirse una fianza hipotecaria á completa satisfacción del Gobierno por cincuenta mil, haciéndose extensiva la garantía, no tan sólo á la ejecución de la obra, sino al cumplimiento de cada una de las cláusulas del contrato que se celebre.

Las tarifas para la carga, presentadas por uno de los proponentes, exceden en un veinte por ciento á las fijadas por el otro: aun estas las cree las Comisiones exageradas, si bien son las que fijó anteriormente el Supremo Gobierno en su decreto de Diciembre 31 de 1886 y por eso las Comisiones rebajan las menores en un cinco por ciento, prescribiendo además, que deberán ser renovadas cada diez años.

Son demasiado extensos los plazos solicitados para principiar los trabajos y por lo mismo los han reducido las Comisiones en los términos del proyecto que acompañan.

Uno de los proponentes no indica que la linea pasará á ser del dominio del Estado en tiempo alguno, lo que supone que perpetuamente ha de ser del empresario, cláusula que reclaman las Comisiones por razones que es innecesario exponer. Las franquicias que da el Gobierno, los terrenos que cede, el mismo permiso para que una empresa particular explote el camino en su beneficio son bastantes motivos para exigir que después de cierto tiempo, reasuma la propiedad, y es por esto que en todos los contra-

tos de ferrocarriles, se ha estipulado esta condición, que las Comisiones creen ineludible y que á la vez es ofrecida por uno de los empresarios.

Las Comisiones han dado gran importancia á la obligación que se impone uno de los proponentes de construir ramales en toda la extensión del valle de Ica. El ferrocarril que une con Pisco esta importante provincia, apenas llega á la ciudad, beneficiando pequeñísima parte de su valle y siendo el tráfico del camino en proyecto mas de Ica que de Pisco, han creído las Comisiones que la construcción de los ramales, son obras indispensables para que el Departamento de Ica reciba los beneficios que justamente se promete de este ferrocarril, y por tal razón impone estas obras como condición al empresario, fijando términos para su realización que no habían sido expresados en la propuesta.

Las Comisiones limitan el privilegio á veinticinco años que son los que solicita uno de los proponentes y lo restrinje á los lugares que no están hoy unidos por vías férreas. Los términos de una de las propuestas, en lo que se refieren á este punto, hacen creer que á la sombra de esta concesión se pretenden hacer revivir los caducos privilegios de las líneas del Callao y Chorrillos.

Deseando ademas las Comisiones asegurar y hacer práctica la realización de esta obra, ha aceptado, con restricciones, algunas de las concesiones solicitadas, teniendo en cuenta que es un particular con fondos propios y sin garantía del Fisco, quien va á realizarla, y que es deber del Estado, que va á recibir un gran beneficio, asegurarse indirectamente el servicio del capital que va á emplear en esta importante obra, prometiéndose sostener con abundantes razones en el curso de la discusion la justicia de las cláusulas del contrato en proyecto.

En virtud de lo expuesto, vuestras Comisiones opinan, porque desecharon las propuestas presentadas, dirigídas al Ejecutivo que proceda á celebrar un contrato para la construcción y explotación del ferrocarril de Lima a Pisco, en los términos de las bases acompañadas al presente dictámen.

Dese cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, Octubre 17 de 1888.

*Isael de la Quintana—Enrique Ca-
yo y Angle—Manuel C. Vargas—José
Manuel Suárez—Manuel Dianderas
González—Salomon Rodríguez.*

El que suscribe está de acuerdo con sus honorables compañeros de Comisión en todas las cláusulas que deben servir de base para el contrato de construcción del ferrocarril de Lima a Pisco, excepto en la cláusula catorce.

Lima, Octubre 17 de 1888.
P. M. Rodriguez.

Comisión de Obras Públicas, en minoría.

Señor:

El que suscribe, sin embargo de estar de acuerdo con la mayoría, en cuanto al fondo de su dictámen, tiene el sentimiento de diferir respecto de la forma que afecta el proyecto en el presentado. La Carta fundamental del Estado ha encomendado a cada uno de sus poderes públicos, funciones peculiares que deben llenarse en el modo y forma determinados por la ley, y á ninguno de ellos le es licito invadir las atribuciones de los demás. Según este proyecto constitucional, la celebración de contratos es de resort administrativo, debiendo, por tanto, en el presente caso, concretarse la misión del Poder Legislativo, á dar al Gobierno la autorización respectiva, para llevar condiciones cuyo pacto está fuera de sus atribuciones.

La ley de 26 de Octubre de 1886, sin embargo de ser bastante amplia, no lo es suficientemente en concepto del Gobierno, y la Comisión, al estudiar las propuestas que han sido sometidas á la consideración de la H. Cámara, no percibe sencillamente puntos que no estén comprendidos en la citada ley y que serán los inicios á que se contraerán sus observaciones.

Es el primero, el relativo á la exoneración del servicio militar en tiempo de paz, á todos los empleados y trabajadores peruanos que la Empresa tenga á su servicio, protección que la Comisión considera convenientemente dispensarle por razones de todos conocidas.

El segundo punto, que en concepto de la Comisión es el más serio, consiste en la protección de solicita la Empresa bajo la forma de un impuesto á su favor de un soper quintal métrico de mercaderías que se trasporte entre el Callao y Pisco, por cualquiera vía que no sea la férrea.

Cuando un país no ha alcanzado un desarrollo tal que los capitales invertidos en obras de naturaleza de un ferrocarril estén garantidos por sí mismos, toca al Estado brindarles eficaz apoyo para su implantación, y protección durante los primeros años

de subsistencia, mientras progresan lo bastante las comarcas que directamente se ven beneficiadas por ellos. De ahí la garantía que los Gobiernos han prestado siempre y en todos los países á los capitales privados, dedicados á obras de utilidad pública, como la de que se trata. Pero no permitiendo las circunstancias porque atraviesa el Erario, dar esta garantía, forzoso es, pues, garantizar de alguna manera el capital que se empleará en el ferrocarril en cuestión. La manera como lo propone la Comisión en mayoría, parece, pues, llamada á salvar toda dificultad, asegurando por lo mismo la ejecución de la obra. Ella equivale á garantizar á la Empresa el 5% sobre el capital invertido, como se demostrará en la discusión.

El tercer punto se contrae á exonerar á la Empresa del pago de timbres, tanto por el contrato directamente celebrado con el Gobierno, como por las transferencias. La Comisión opina porque solo se exonere al primero.

El cuarto punto se refiere á la exoneración de todo impuesto fiscal ó municipal que pase de mil soles; presunción que, en concepto de la Comisión, es inaceptable; porque si la explotación de un ferrocarril es una industria que deja utilidades y á la que el Gobierno ha protegido de todas maneras, justo es que contribuya como las demás y conforme á la ley á soportar las cargas del Estado.

El último punto que necesita resolución, es la adjudicación de veinticinco mil hectáreas de terrenos baldíos con la condición de irrigarlos.

Esos terrenos pertenecientes al Estado, mientras permanezcan en la condición actual, carecen casi de valor, al paso que irrigándolos se harán sumamente productivos, hecho que se traduce en beneficios positivos para el Estado, que percibirá las contribuciones correspondientes. Se puede, pues, acceder á ello.

Un punto que, aunque comprendido en la precitada ley autoritativa merece concretarse, es el referente al término de propiedad del ferrocarril y exclusiva de explotación, que, conforme á una de las propuestas, debe fijarse, respectivamente, á 99 y 25 años.

En virtud de estos fundamentos, vuestra Comisión es de sentir que prestaís vuestra aprobación al proyecto adjunto, dándole en contestación al Supremo Gobierno.

Dese cuenta.—Sala de la Comisión.
—Lima, Octubre 18 de 1888.

J. C. de Castañeda.

«El Congreso &.

Considerando:

Que es necesario dar á la ley de 26 de Octubre de 1886, la ampliacion conveniente, para que llene el fin á que está destinada;

Ha dado la ley siguiente:

Art. 1.^o Grávase con un impuesto de un sol por quintal métrico á las mercaderías que transiten entre los puertos del Callao y Pisco por la vía marítima.

Art. 2.^o Este impuesto se cobrará solo por el término de diez años, á contar de la fecha en que el Supremo Gobierno celebre el contrato de construcción del ferrocarril á que se con trae la ley de 26 de Octubre de 1886.

Art. 3.^o Exonérase del pago de timbres á la escritura que directamente celebre el Supremo Gobierno para la construcción del indicado ferrocarril.

Art. 4.^o El Gobierno adjudicará al Empresario que construya el ferrocarril de Lima á Pisco, con la condición expresa de irrigarlas, dentro del término de cinco años, 25,000 hectáreas de terrenos baldíos de propiedad del Estado á ambos lados de la línea.

Art. 5.^o Quedan exentos del servicio militar en tiempo de paz, los empleados y trabajadores peruanos del mismo ferrocarril, mientras dure la exclusiva de explotación.

Art. 6.^o El privilegio de explotación á que se contrae la ley de 26 de Octubre del 86, se fija en veinticinco años y el término de la propiedad en en noventa y nueve años.

Art. 7.^o La presente ley se considera como adición á la de 26 de Octubre de 1886.

Lima, Octubre 18 de 1888.

J. C. Castañeda.

Con las modificaciones siguientes, los que suscriben se adhieren á las anteriores conclusiones:

Art. 8.^o Se exonera á la Empresa por diez años, á contar de la fecha en que se libre el ferrocarril al tráfico público, de todo impuesto fiscal que exceda de mil soles al año.

Art. 9.^o El Gobierno exigirá á la Empresa una fuerte garantía hipotecaria, no menor de sesenta mil soles, para el fiel cumplimiento del contrato que con ella celebre.

Lima, Octubre 22 de 1888.

Ismael de la Quintana — Manuel Dianderas González — M. C. Vargas —

José Manuel Suárez — Enrique Cayo y Tagle — Salmon Rodríguez.

Se puso en debate el artículo 1.^o del proyecto presentado por la Comisión.

El Sr. Cayo y Tagle.

Excmo. Señor:

Voy á fundar ligeramente el proyecto de la mayoría de la Comisión Principal de Hacienda y de Obras Públicas á que tengo el honor de pertenecer; Las ideas contenidas en ese documento pueden condensarse en esta breve fórmula: asegurar la ejecución de la línea férrea entre Lima y Pisco, sin ningún gravamen para el Fisco, y con solo el establecimiento de un impuesto compatible con las garantías otorgadas por nuestra Carta fundamental; y es evidente que una obra de suyo ventajosa y de alto interés público, realizada bajo tan razonadas condiciones, no puede menos de merecer la sanción de la Representación Nacional.

Las ventajas que esa línea férrea está llamada á producir, son indiscutibles, y sfendería, por mi parte, la ilustración de esta H. Camara si me detuviese apoderar los prodigiosos efectos de ea corriente de civilización que hace despertar la actividad industrial y derramar la abundancia y la prosperidad bajo sus multiples formas en los valles y poblaciones del frtil trozo del litoral que ha de ser cruzado por aquella importante vía. Solo me permitiré á este respecto hacer una reflexion que, si bien es estreña al órden económico, se roza sin embargo con intereses de un carácter elevado y superior. Hoy que nuestro poder marítimo está reducido á cero, entiendo que es deber ineludible el legislador mejorar las condiciones de nuestra vías terrestres, únicas de que podríamos disponer en el desgraciado evento de una guerra exterior; y si tan terrible emergencia llegara á realizarse, es indudable qu' sería para el Perú un precioso elemento de defensa y de seguridad el poder trasportar, con la celeridad del vapor, á través de 30 leguas de distancia, toda especie de elementos bélicos desde Chancay hasta la frontera de Huancavelica; y se comprende que tan inapreciable ventaja bien merece la pena de que se haga por ella algún sacrificio económico; pero felizmente en la actualidad podemos adquirirla sin ningún sacrificio para la República y con solo el establecimiento de un impuesto protector á cuya sombra pueda vivir

y desarrollarse la naciente empresa. Como este es el punto cardinal del proyecto en debate, voy á discutirlo con la amplitud que su importancia reclama.

La practicabilidad de la linea férrea de Lima á Pisco depende de dos condiciones esencialísimas: neutralizar las influencias que se oponen á la realización de esta importante obra pública, y dar seguridad á los capitales que se inviertan en ella. Voy á ocuparme por separado de estos dos puntos.

Nadie ignora que hay cuatro empresas poderosas que tienen interés directo en oponerse á la ejecución de la obra que se proyecta; es seguro que han de desplegar en este sentido sus mas fuertes influencias, á saber: las compañías de navegación y las empresas ferrocarrileras de Lima, Callao y Chorrillos; y bien se comprende de que plantificada la vía de que me ocupo, quedarán reducidos los beneficios de aquellas cuatro empresas á un 50 por ciento de su monto actual; se comprende también igualmente que ante esta terrible perspectiva, los presuntos damnificados estarán dispuestos a hacer un desembolso de 20 ó 30,000 soles para impedir que se lleve á cabo la obra que les ha de producir tan cuantioso desfalso: de todo lo cual se deduce que la proyectada vía férrea será imposible mientras no se exija para llevarla á cabo una fuerte garantía que haga inversimil toda colusión entre el concesionario y las empresas rivales, y este es cabalmente el objeto á que tiende el artículo 1.^º del proyecto adicional de las mayorías de las Comisiones de Hacienda y Obras Públicas, que exige el depósito de 10,000 soles y la garantía de 50,00 para obtener la respectiva concesión. Por lo demás, una amarga experiencia de mas de 30 años se encarga de demostrar esta verdad. Durante este largo periodo, las concesiones e han solicitado con afanoso empeño, y sin embargo, la obra jamás se ha realizado, no obstante el mas serio rospósito de nuestros Gobiernos y el vivo anhelo de las poblaciones que miran en aquella vía el secreto de su prosperidad: todos los esfuerzos se ha estrellado en un desconocido escollo, y esta es la misteriosa roca que es preciso hacer saltar con la fuerte granta exigida por el proyecto, qui en la actualidad ha sido elevada á la suma de 80,000 soles por uno de los proponeentes.

Pero es indudable que la garantía de que he hablado, es indispensable para la ejecución de la obra, no

es sin embargo condición única; pues salta á la vista que no habrá capitales que se aventuren en una empresa llena de azares, con la perspectiva de una ruinosa competencia entablada por formidables empresas perfectamente desarrolladas y que han echado profundas raíces en el país, sin contar previamente con la seguridad de algún lucro, siquiera sea exiguo pero seguro.

Ahora bien, ¿en qué forma podrá otorgarse á aquellos capitales las legítimas garantías de los beneficios á que naturalmente deben aspirar? No hay sino dos medios de obtener este resultado: ó se les garantiza directamente la percepción de un interés determinado, según era de usanza fiscal en los inolvidables tiempos de holgura para nuestro tesoro; ó bien se les pone á cubierto de toda ruinosa competencia mediante el establecimiento de un impuesto á cuya sombra pueda robustecerse la empresa á que se aplican. Si lo primero es imposible, atendida la deficiencia de nuestro Erario, lo segundo es indispensable si se ha de llevar á término la obra. Y ya que este punto es el Aquiles del proyecto, voy á detenerme en él por algunos instantes.

El impuesto de un sol por cada 100 kilos de mercaderías que se embarque y desembarque entre Ancon y Pisco, tiene que producir el ineludible efecto de desviar la corriente comercial de la vía marítima hacia la terrestre. Hay en esto algo de restrictivo para la libertad de comercio; pero estimo que de ello no puede de hacerse una objeción seria contra el impuesto de que me ocupo; porque si se considera que la protección de toda industria ó empresa de utilidad general mediante un impuesto que le permita arraigarse y prosperar, es un procedimiento correcto bajo el doble punto de vista constitucional y económico, es indudable que la aludida objeción cae por su base y se disipa como por encanto.

La libertad industrial en sus relaciones con el poder público está sujeta á sufrir dos órdenes de restricciones: unas directas, que consisten en el mandato ó prohibición de un acto determinado y especial, lo que constituye un verdadero atentado para la libertad; y otras indirectas, que son el resultado del legítimo ejercicio de alguna función pública, cuya consecuencia natural es la restricción de la libertad. Estas últimas restricciones son tan legítimas como el ejercicio mismo de las funciones públicas con que se confunden.

Ahora bien: este principio que es

el fundamento jurídico del proteccionismo, aceptado por todas las naciones cultas y que forma la base de nuestro sistema hacendario, hace irreprochable el impuesto en cuestión.

Hoy no es posible internar en nuestro territorio harinas de California, porque se opone á ello el impuesto sobre las harinas, establecido en protección de los molineros. Hay evidentemente en esto una verdadera restricción de la libertad comercial; pero habrá quién se atreva á mirar esta restricción como un atentado contra esa misma libertad? Tampoco nos es posible en la actualidad cubrirnos con vestidos confeccionados en los talleres de París y Londres, porque se opone á ello el impuesto sobre la ropa en protección de nuestros industriales; también aparece restringida la libertad de comercio en el presente caso; pero es bien seguro que no habrá quién se atreva á dar á esta restricción un carácter atentatorio. Convengamos, pues, en que todo impuesto de carácter proteccionista, lleva indudablemente consigo una restricción á la libertad; pero es preciso convenir también en que esta restricción es legítima e reprochable, porque es la consecuencia natural del ejercicio de una función pública.

Las ideas que acabo de desarrollar son el incombustible fundamento del impuesto á que se refiere el proyecto en debate. Es indudable que el efecto natural de este impuesto será el de desviar la corriente comercial, como lo he insinuado ya, de la vía marítima hacia la terrestre; es indudable igualmente que este es en algún modo un resultado restrictivo para la libertad de comercio; pero como no es posible desconocer que esta restricción es la inevitable consecuencia de un impuesto destinado a proteger una empresa de utilidad pública, es preciso convenir en que el aludido impuesto es de carácter tan irreprochable como todos los impuestos proteccionistas.

Es preciso también no olvidar el doble papel económico y administrativo de los impuestos; es preciso ver en ellos, no solo una fuente de recursos fiscales, sino estimarlos también como un poderoso resorte de administración, que encausa las industrias en sus naturales vias y dirige la actividad nacional según las sabias miras de los que tienen entre sus manos el timón del Estado.

Bajo este último punto de vista especial, debemos mirar el impuesto que discutimos; pues el Legislador

trata de servirse de él como de un resorte eficaz para lanzar la corriente comercial hacia la vía terrestre con el objeto de proteger una empresa á que en alguna manera está ligada la seguridad de la nación. Y ya que estoy hablando de los trascendentales efectos de este impuesto, haré notar á la honorable Cámara que él está también llamado á dar el golpe de gracia al funesto monopolio de la compañía de vapores que tan fatal fué para el Perú en la reciente época de las desgracias nacionales.

En virtud de las reflexiones anteriores, tergo derecho para concluir: I.º que la vía férrea entre Lima y Pisco, no solo es ventajosísima, sino también una obra de alto interés político; 2.º que son condiciones ineludibles para su practicabilidad la fuerte garantía á que se refiere el artículo 1.º adicional del proyecto; y el impuesto protector de un sol por cada 100 K. de mercadería que se embarque y desembarque entre Aconc y Pisco; 3.º que el mencionado impuesto protector es constitucionalmente correcto y no puede ser legalmente atacado sin que caigan bajo el mismo golpe todos los impuestos proteccionistas. Si á todo esto se agrega, Excmo. Señor, que el impuesto que sediscute solo tendrá la duración diez años, periodo indispensable para que la naciente empresa se desarrolle y robustezca, y si además se tiene en cuenta que el patriotismo de los altos funcionarios del Poder Ejecutivo sabrá determinar la tarifa ferrocarrilera de modo que las actuales condiciones del comercio no se desmejoren al cambiar de vía, me creo autorizado para concluir que no hay ninguna objeción seria que pueda oponerse al proyecto en debate; y en esta virtud me permito esperar que la H. Cámara se dignar otorgarle su respetable sanción.

El señor La Torre.—Muy respetable son para mí las doctrinas e ideas que expresa el honorable señor Cayo y Tagle; pero permítame su señoría que no esté de acuerdo con él, en cuanto al punto sobre que versa el artículo primero e debate.

El ferrocarril de Lima á Pisco es de conveniencia industrial, comercial y política; esto es indiscutible; esto está probado y muy mucho lo conocen todos los honorables representantes. Efectivamente, extendida esa línea férrea entre Lima y Pisco, ligadas por bázos de fierro ambas plazas, esa nea producirá brillantes resultados á todos los valles que hay entre estos dos puntos, beneficiará el

consumo de artículos de primera necesidad en la plaza de Lima, dará facilidades al comercio, prestará apoyo y contribuirá al progreso de la agricultura de los valles que recorra y, en una palabra, esa línea producirá grandes beneficios no solo para Lima, sino para los valles inmediatos. No discutimos la importancia de la línea en lo que se relaciona con el comercio y la agricultura, porque ésta es axiomática; ni hay para que mirarla bajo el aspecto político y bajo el aspecto militar en que sería esencialmente benéfica, porque perdido todo nuestro poder marítimo, y sin poder avanzar nada por ahora al respecto, podríamos estimar asegurada la capital contra una invasión con las facilidades que nos prestaría ese ferrocarril para la movilización de nuestros ejércitos en distancias no menos cortas de 40 ó 60 leguas; de tal manera que por el Sur y por el Norte nos estaríamos dando la mano.

Ello, sería indudablemente una garantía de seguridad para Lima, y los pueblos inmediatos.

En cuanto á las influencias de la obra en el progreso industrial, en cuanto al crédito de que gozan los empresarios propONENTES, en cuanto á las seguridades que hay que darles, como también en cuanto á las garantías que ellos deben dárnos estamos perfectamente de acuerdo. Todo esto está bien y claramente reconocido. Pero hay un punto que se estima como necesario e indispensable para llevar á cabo esta importante obra, un punto que no se armoniza con los principios constitucionales, porque establece un derecho restrictivo para las industrias; un impuesto inconstitucional el señor Cayo y Tagle, ha bautizado con el simpático nombre de protector, el cual seáme licito bautizar á mi manera de ver, con el nombre de *deterrentes*.

Dice el honorable señor Cayo y Tagle, que cuando se trata de implantar en el país una empresa de utilidad pública, se necesita darle toda clase de protección y que entre las principales protecciones que el Gobierno dispensa á concesiones de esta clase.

Hay dos, que son: 6 la garantía del capital que se invierte, hasta que esa obra produzca lo necesario para cubrir los intereses, ó la restricción de la competencia, de un modo indirecto que garantice sus entradas, y que le proporcione mayores rendimientos para que pueda vivir.

No estoy de acuerdo E. S. en este punto con mi preopinante.

Desde que existen ferrocarriles en el Perú, y no solo en el Perú, en todas partes del mundo, nunca se busca ni se ha buscado por protección para implantar empresas una tiranía una restricción á la libertad de industria, un ataque á la Constitución. No hay país del mundo donde para implantar una obra útil se haya creando un impuesto que grave excesivamente á otra empresa competidora en el negocio ó que para implantar una vía ferroviaria se grave los bultos y mercaderías que trasporten las industrias competidoras.

Desde que se trata de establecer una empresa que conduzca los productos de esos valles á Lima, es claro que debe tenerse en cuenta, principalmente, que el producto de ese transporte dará los rendimientos necesarios para costear los intereses de los capitales invertidos. Pero si se calcula que no produciría lo bastante, dada la utilidad pública de la obra, es indudable que para emprenderla hay necesidad de la protección del Gobierno hasta que llegue a producir, pues sabido es que los ferrocarriles vienen á desarrollar y ampliar mas las industrias de las plazas que recorren; y es de esperarse por consiguiente que darán mayor rendimiento á medida que avance el tiempo.

Un ejemplo aclarará mejor esto. Si un valle que solo produce hoy ciento, se acerca á las plazas de consumo por una vía férrea, va aumentando su producción á medida que tiene consumo, y llega a producir mayor rendimiento. De aquí es que pasados dos ó cuatro decenios de la implantación de un ferrocarril, se aumenta considerablemente la producción de los centros que une, y con el mayor tráfico crece su renta.

Para llevar á cabo el ferrocarril de Lima á Pisco no necesita, en mi concepto, la empresa que ejecute la obra tal protección, por que las producciones de Lurín y de las provincias de Cañete y Pisco son bastantes para dar renta capaz de cubrir sus gastos de explotación, y el servicio de intereses del capital que se invierte y para dar utilidad; voy á demostrarlo: el costo de la obra se calculaba ahora 15 años en el doble de lo que puede valer hoy, y entonces se demostró perfectamente bien que los rendimientos de este ferrocarril eran bastantes á cubrir los intereses del capital. Esto era cuando los rieles de fierro costaban mucho mas del doble de lo que cuestan hoy los de acero, cuando el material móvil y rodante valía el cuádruplo de lo que importa hoy.

Si ahora 15 años se calculó que los productos de todos esos valles darían rendimientos al ferrocarril para costear los intereses de un capital, no encuentro la razón porque hoy no puedan dar lo necesario y se necesite la protección á que alude el señor Cayo y Tagle, como indispensable y si no para la ejecución de la obra; creo todo lo contrario; creo que habiendo disminuido hasta un 50 por ciento el costo de materiales y el de mano de obra, es indudable que ese ferrocarril costará hoy la mitad de lo que pudo importar antes y, por consiguiente, sus rendimientos bastarán, no solo para cubrir los intereses del capital que se va á invertir, sino para dar pingües utilidades.

La protección que puede exigirse del Gobierno no debe sobrepasar de las facultades constitucionales que á los Gobiernos y Poderes Públicos les está encomendadas por la Constitución. Entre esas facultades existe la de dar protección á las Empresas útiles, dispensando las de los derechos de importación á los materiales que tengan que traer, para la construcción; primera protección que las beneficia en gran manera.

La segunda protección que puede dispensarseles es la exoneración del derecho de timbres; tercera protección seria, exonerarlas también de derechos de importación á los materiales para la explotación del ferrocarril; cuarta protección, que es la mas importante, es el privilegio durante 25 años; de tal manera que si es productiva la línea, nadie podrá implantar otra para hacer competencia, y derrocar esa industria. Ya verá el señor Cayo y Tagle que con estas concesiones que hace el Gobierno está protejida suficientemente la empresa que quiera llevar á cabo ese ferrocarril.

Fuera de eso, ninguna exigencia es legal, y mucho menos puede serlo que para establecer entre dos lugares una vía mas de comunicación se ataque á las que existen, protegiendo la nueva vía con un impuesto que pesa solo y mate á las otras. Esto sería refutar con las mas triviales nociones de la Ciencia Económica, desterrar los beneficios de la competencia y proteger á un particular con daño de los consumidores, y un ataque á la libertad de los industriales para hacer uso de la vía que mejor cuenta les ofreciera.

Si se restringe el cabotaje entre Pisco, Tambo de Mora y el Callao, poniéndose una contribución de S. 1 por cada quintal métrico que se tras-

ponte por mar, indudablemente que el ferrocarril tendrá mayor producción; pero mientras tanto, no se había conseguido el objeto práctico que se propone alcanzar la implantación de una vía, cual es, abaratar el precio del transporte y todos los que se ocupan en el tráfico, toda la gente de mar de Pisco, Tambo de Mora, Cerro Azul y el Callao es á quienes se les coacta su industria. No es verdad que se habrá hecho un mal considerable? Cree el señor Cayo y Tagle que no se les haría un mal y, sin embargo, sin darse cuenta lo ha demostrado perfectamente cuando trató del Muelle Dársena. Este muelle ha absorbido el trabajo de los industriales del Callao con el establecimiento de esa contribución que llama el señor Tagle, impuesto protector.

Ahí está el Callao, y la miseria y la falta de trabajo de sus industriales, están diciendo el resultado que se obtiene de ese impuesto protector.—(aplausos en la barra.)

Fuera del ataque que se hace á los pequeños industriales, á la gente ocupada en balanderas, á la gente de mar y á los que se llaman playeros, hay otro ataque mas, Excmo. Señor. Los que conducen mercaderías y efectos industriales, no tienen otro estímulo que lo barato del precio de transporte y la seguridad del tráfico.

Si el ferrocarril ofrece estas condiciones, es indudable que tendrá la preferencia, y nadie podrá hacerle competencia.

Sabido es que el ferrocarril cuando llegue el caso, no pretenderá que se aumenten las tarifas; pero cuando llegue el tiempo en que el tráfico sea considerable, entonces los precios tienen su preferencia para la Empresa, porque entonces, so pretexto de no tener carros listos, se protege al hacendado de Cafete y de Pisco, que dan mas rendimiento con detrimento del pequeño industrial de Lurín ó con perjuicio de los de Chincha; por que entonces se les dice: no tengo los carros suficientes, y como existe el impuesto que hace imposible toda competencia licita y nadie puede traer sus productos por mar, tiene que ser el pequeño industrial víctima del despotismo de la Empresa que será dueño de los hacendados por la protección que con la preferencia dispensa á sus productos. Eso no es posible consentirlo Excmo. Señor.

Ha dicho el señor Cayo y Tagle que hay algunas empresas poderosas, que han echado hondas raíces en el país, y que ejercen un monopolio tiránico y con las cuales no le es posible competir á una Empresa que

recien va á implautarse; y agrega, por último, que sería la palanca de Arquimedes este impuesto: no lo creo así Exmo. señor. Yo creo todo lo contrario.

Tratándose de las Compañías de vapores, es preciso tener en cuenta que con el establecimiento del ferrocarril de Lima á Pisco, las compañías no harán el tráfico de cabotaje, por mas que lo quieran; y no lo haran por la siguiente razon. Las ciencias hablan claro.

Para embarcar una mercadería cual quiera, el primer gasto que ocurre es el acarreo de la bodega al muelle; ese carreto no cuesta menos de diez centavos por bulto de 50 kilos. El segundo es el de *pescante y muellaje* que cuesta diez centavos por bulto; el tercero el lanchage que vale 20 centavos; cuarto, el flete del vapor en que viene la mercadería. En cuanto al desembarque en el Callao y en el Dársena, ya conoce el Sr. Cayo lo que importa la contribución del Dársena. Despues del Dársena viene el acarreo á la bodega; enseguida la conducción del ferrocarril del Callao á Lima. A estos gastos, Exmo. señor hay que agregar los de movimiento de bultos, conocimientos, agencia y pólizas, tanto en el embarque como en el desembarque, y habiendo ferrocarril de Lima á Pisco habrá, Exmo. Sr., alguien que vaya a traer por mar alguna mercadería? Né Exmo. señor: en el ferrocarril no se necesita de mas gasto que el carreteaje de ingreso á la estacion: La facilidad es grande, y de cuya economía tratándose de la cantidad y calidad de los productos especiales que van á trasportarse en ese ferrocarril, no me demostrará el señor Cayo y Tagle con su reconocida eloquencia, que los hacendados de Ica preferirían traer sus botijas por mar, sujetándose á los riesgos de embarque y desembarque antes que traerlas por ferrocarril. Segun lo que acabo de exponer, establecido el ferrocarril de Lima á Pisco, qué sucede? se mata el cabotaje; pero entonces me diría el señor Cayo y Tagle, si cela el cabotaje, entonces no existe el impuesto. Yo no estoy por eso, no estoy por que se infrinja la ley; por que se imponga contribuciones que ella prohíbe, y voy á entrar ahora á este terreno.

Demostrado que no pueden hacer competencia las compañías de vapores, solo hay que pensar en que se implante el ferrocarril; y para que esto se realice basta darle todo lo que la ley le permite: protección, con exoneración de derechos para sus mate-

riales, exoneración del pago de timbres á la escritura del contrato, exoneración á sus peones del servicio militar, y todas aquellas concesiones que son de uso á los ferrocarriles. Ademas, privilegio ó exclusiva por 25 ó 30 años segun lo crea por conveniente el Congreso. Pero tratándose de aquel impuesto que ha llamado su señoría protector y que yo le llamo *detentador* dice la Constitución lo siguiente:

«Pueden imponerse contribuciones sino en virtud de una ley, en proporción á las facultades del contribuyente y para el servicio público.»

Podría decirseme que este impuesto va á satisfacer necesidades del servicio público! Es servicio público dar protección indirecta á una Empresa, restringiendo la libertad de industria para matar á la que en trenno legal le hace ó pueda hacerle competencia?

Es servicio público proteger á un ferrocarril de Empresa particular para que haga negocio, con detrimiento y á costa de otras Empresas!

Esto no puede sostenerse, absolutamente no. Dice tambien la Constitución que sea proporcional el impuesto á las facultades del contribuyente. Efectivamente, este es un impedimento para que se creara ese impuesto. Supóngase este caso especial: tiene alguien sus embarcaciones y sus balandras propias para traer los productos de Tambo de Mora, y porque sus haciendas están un poco distante de la estacion, ó por otras circunstancias no le conviene traerlos por ferrocarril sino en sus embarcaciones, haciendo economías; pero con ese impuesto, es claro que no puede hacer uso ni de lo suyo y esa contribución puede decirse que sea proporcionada á las facultades del contribuyente? Né, Excelentísimo señor, por que si tiene esas balandras y no tiene facilidades para ocupar el ferrocarril, debe dejársele la libertad en buscar la vía mas conveniente.

Otro de los caracteres de la contribución es de que debe ser general; esta contribución que va á establecerse entre el Callao y Pisco, no puede llamarse tal propiamente. Este impuesto es algo que no me explico, y que notoriamente sería anti-constitucional.

Reservándome para tratar oportunamente de otro de los puntos sobre que habla el proyecto, y concretando mis observaciones precisamente al primero, soy de opinion que se concedan todas las franquicias apetecibles á la Empresa; que se le ayu-

de en quanto sea posible y que se exija buena garantía á los proponentes actuales, de tal manera que la construcción del ferrocarril no sea una ilusión, sino un hecho. Rodeada la Empresa de esas franquicias, estoy porque se le exija una garantía pecuniaria en cantidad tal que las influencias á que alude el señor Tagle, que en realidad parece que existen respecto de las Compañías de vapores y de la Empresa del Muelle-Dársena, no pesen en el ánimo de la Empresa y es mi más vivo deseo que haya un constructor, que perfectamente penetrado de la importancia de la obra y de la realidad de las utilidades que puede obtener, esté resuelto á llevarla á cabo.

La proverbial bondad de los Gobiernos ha dado lugar á que estas Empresas se jueguen con nosotros, como ha sucedido con el último contrato, cuya caducidad acaba de declarar el señor Ministro de Gobierno. Si no se ha hecho efectiva la garantía que prestaron los rematistas, no es de esperarse que haya sanción penal para los negociantes de mala fe. Por estas razones, creo que debe exigirse una garantía efectiva en dinero, para que en el menor tiempo posible presente los planos definitivos, y para que pueda principiarse la obra á la mayor brevedad.

En mi concepto, son estas todas las garantías que deben exigirse en cambio de las que dí el Gobierno.

El señor *Cayo y Tagle*.—Voy á contestar, Excmo. señor, los principales argumentos presentados por el H. señor La Torre.

Dice su señoría que el impuesto á que se refiere el artículo 1.^o del proyecto, es anticonstitucional; porque según el tenor expreso de nuestra Carta política, las contribuciones no pueden imponerse sino para el servicio público y en proporción á las facultades del contribuyente.

Pero ¿qué es lo que entiende su señoría por servicio público? y ¿qué es lo que entiende por esa proporcionalidad entre el impuesto y las facultades del contribuyente? Entiende acaso su señoría que la Constitución preceptúa una verdadera proporción aritmética ó geométrica entre el monto del impuesto y los recursos de quienes deben pagarlo? Si así lo entiende su señoría, entonces será preciso que reconozca qué la contribución personal es anticonstitucional. Cuando nuestra Carta establece que el impuesto debe ser proporcionado á las facultades del contribuyente, solo se propone expresar que sea soporta-

ble por el que lo paga; de lo contrario tendríamos que calificar de anticonstitucionales todas nuestras contribuciones, aceptando el jiro interpretativo de su señoría.

¿Qué entiende, ahora, su señoría, por servicio público? ¿Acaso es solo servicio público el ejercicio de las funciones de los altos Poderes del Estado? A este respecto es indudable que todo lo que satisface una necesidad social, todo lo que es indispensable para la realización de los altos fines de la sociedad entra en el servicio público; y si su señoría ha asentado con tanta lucidez en el exordio de su réplica, que la obra de que se trata es de altísima importancia política y militar; si reconoce que en esa obra están comprometidos el porvenir y la seguridad de la República, es claro que, contribuir á su realización, es hacer algo que interesa en alto grado el buen servicio de los más importantes propósitos de la Nación en orden á sus seguridades del porvenir. Queda, pues, demostrado que no hay anticonstitucionalidad ninguna en el impuesto á que se refiere el artículo 1.^o del proyecto. Voy ahora á ocuparme de las otras observaciones formuladas por el H. señor La Torre.

Dice su señoría que la Empresa, para ponerse al abrigo de la competencia, no ha menester sino del privilegio exclusivo de 25 ó 30 años, á mérito del cual nadie puede construir otra línea férrea que le arrebate parte de las ventajas de que disfruta en virtud de su legal monopolio. Pero olvida su señoría la competencia más temible para la futura Empresa ferrocarrilera, la de las Compañías Marítimas, ya establecidas y fuertemente radicadas en nuestro suelo, competencia que no puede suprimirse por el privilegio exclusivo y que no hay otro medio de alejarla que el impuesto. Bien se comprende que al expresarme así, razono bajo el supuesto de que el Erario no pueda asegurarle á la Empresa un interés determinado por el monto de los capitales que ha de invertir en la obra que se proyecta, echando sobre el Estado los riesgos de la competencia. Inútil es también que agregue aquí que si esto último pudiera realizarse, yo sería el primero que proclamase la inconveniencia del impuesto. Pero la alternativa es fatal: ó se realiza la obra, y entonces hay que apelar al impuesto, ó se rechaza el impuesto, y entonces hay que renunciar á la obra.

Dice también su señoría, que le asiste la convicción de que una vez

tendida la linea férrea, ninguna Compañía de Vapores hará el comercio de cabotaje. Y entonces ¿por qué trueno su señoría contra este inocente impuesto? Luego cuando su señoría hablaba de la tiranía de los empresarios, proveniente del monopolio creado por el impuesto, hablaba de una tiranía ineludible, que con el impuesto ó sin él habría de sobrevenir por la fuerza de las cosas. Pero calmese su señoría: bajo el régimen constitucional, robustecido por una prudente y sagaz administración, no pueden nacer esas tiranías de segun-
do orden que tan fuertemente han impresionado los nervios de su señoría. Lo repito, Exmo. señor, si con el impuesto ó sin él la corriente comercial tiene que elegir la vía te-
rrreste, es inútil, es una pura pérdida de tiempo combatir un impuesto que jamás ha de llegar á ser práctico.

Por último, el H. señor La Torre se subleva contra el monopolio que en favor de la Empresa ferrocarrileña ha de producir el impuesto que debatimos; pero no reflexiona su señoría en que este futuro monopolio es la muerte de otro que funestamente ha pesado largos años sobre el Perú: el de la Compañía inglesa de Vapores; y, francamente, Exmo. señor, entre el monopolio inglés y el monopolio peruano, no es dudosa para mí la elección. (Aplausos).

Creo haber contestado sustancialmente todas las observaciones formuladas por su señoría.

El señor *La Torre*.—A no haberme explicado bien es que atribuyo el que no me haya entendido el señor Cayo y Tagle.

Voy á hacerme cargo de los argumentos que ha hecho y principiaré por el último, puesto que éste le ha merecido una palmada de la barra. Me dirá el señor Cayo y Tagle ¿quién va á hacer el ferrocarril de Lima á Pisco? Son peruanos, son capitales peruanos, va á haber monopolio peruano en competencia con inglés? El señor Cayo y Tagle se ha equivocado á este respecto. Habrá competencia entre ingleses; pero no será entre peruanos é ingleses, en cuyo caso es lamentable la equivocación en que ha incurrido y no cabe la comparación que con tanto énfasis ha hecho. El señor Cayo y Tagle ha hablado de esa competencia, y sostiene que el impuesto no la impide. Creo haber explicado ya esto; pero voy á aclararlo.

Si la Empresa que ha tendido la linea no hace buen servicio, entonces los que tengan balandras, goletas ú

otros elementos pueden hacer el tráfico y fácilmente le entablán competencia, para beneficiar al consumidor; pero esa competencia no puede entablarse si tiene que pagarse un sol por cada quintal métrico de carga que se trasporte por mar. Hé aquí, pues, que aunque el ferrocarril haga mal el servicio de tráfico, no pueden traer las balandras por mar las mer-
caderías, por ese impuesto que viene ademas de los gastos que he enumeraido. Siendo excesivo ese gasto, y aumentándose con el impuesto, se imposibilita la competencia y queda la Empresa enseñoreada de todo el trá-
fico.

Ha dicho el señor Cayo y Tagle que el impuesto de que se trata, va á establecerse para satisfacer las necesidades del servicio público, porque la construcción del ferrocarril es un servicio público. Ha argumentado de tal manera su señoría, que si no se examina bien su raciocinio, puede alucinar. Ha dicho su señoría que dada la importancia y las ventajas que tendrá Lima, haciéndose ese ferrocarril, no puede negarse que su construcción es un servicio público. Esto es un sofisma. Hacer el ferrocarril es indudablemente hacer un beneficio al país; pero crear un impuesto indirecto para dar mayor ganancia á una Empresa con detrimento de otras empresas e industrias, no sé, Exmo. señor, que sea imponer una contribución para el servicio público.

Yo entiendo por el servicio público á que están destinadas las contribuciones, la satisfacción de todas las necesidades que origina el Estado en todas sus manifestaciones; yo no entiendo por servicio público únicamente el que hacen los empleados públicos ni el que hacen las empresas particulares que sirven á todos. La satisfacción de todas las necesidades que tenemos para ser Estado, para ser sociedad, es lo que se entiende por el servicio público á que se refiere la Constitución.

Pregunta el señor Tagle qual es la proporcionalidad de que habla su señoría? ¿Es la proporción geométrica ó aritmética? no existe. No es serio discurrir así, cuando no se trata de puntos matemáticos. Yo he hablado de la proporcionalidad de la contribución, es decir, de la capacidad que tenga el contribuyente para pagar. Cuando el señor Tagle ha traído a colación la contribución personal y la ha llamado anticonstitucional por falta de proporcionalidad, ha estado en el terreno, mas no por eso es cierta su afirmación; por el contrario, yo

la creo muy constitucional, por ser proporcionada á la facultad del contribuyente, porque en la Costa el salario del jornalero es mejor, mientras que en la Sierra es escaso y miserables; la contribucion está, pues, en la facultad del contribuyente.

Volviendo al asunto, he afirmado que los gastos que se harían por mar, son excesivos y que si se agrega el impuesto, indudablemente el conductor de la mercadería no podrá sopartarlo.

Repite que para hacer el embarque se necesita de muchas operaciones así como para hacer el desembarque en cuyo caso el impuesto no está en proporcion á las facultades del contribuyente, sino que será un impuesto prohibitivo del tráfico por mar.

No pretendo ocuparme de todos los argumentos con que ha tratado el señor Cayo y Tagle de impugnar mis razones, porque no es del caso hacerlo, puesto que todos ellos parten de un supuesto equivocado; pero si debo repetirle que no objeto absolutamente la importancia de la línea, ni la conveniencia de su practicabilidad; que no me opongo á que se exija las garantías suficientes para que pueda ser un hecho real y positivo su construcción y, finalmente, que lo único que objeto es ese impuesto, al que combatio porque ataca la libertad de industria; porque en mi opinion, todo, el mundo puede traficar, si lo encuentra conveniente por balandras y hacer el cabotaje, desde Pisco y Tambo de Mora, por este medio sin que se limite su libertad de industria, creando ese impuesto al tráfico con el cual indirectamente queda prohibido.

Algo mas: tan tiránico juzgo ese impuesto, que crearlo, me parece equivalente á decir á toda esa gente de mar, ocupada en balandras y botas, á las cuadrillas de empleados en Pisco y Tambo de Mora y á los plateros y lancheros: muéransen de hambre ó vayan á buscar otra cosa en que trabajar. Esto no cabe duda que es atacar la industria; y el señor Cayo y Tagle lo verá palmaríamente sucedido en esos puertos, como ha sucedido en el Callao y como él mismo lo ha demostrado tratándose del Muelle Darsena.

No ataco, pues, ninguno de los puntos del proyecto; estoy porque todos se aprueben, excepto el relativo al impuesto.

Si el señor Tagle cree que las facilidades que ha de dar el ferrocarril, suspenderían el tráfico por mar y que en este caso nada importaría que existiera el impuesto; siga con su creencia.

Yo tambien deseo que esas facilidades atraigan todo el tráfico entre Lima y Pisco, hasta imposibilitar el tráfico por mar; pero ello sea debido á la baratura del precio del trasporte y al buen servicio, y no al ataque á la libertad de industria, por un proteccionismo anti económico é ilegal.

La fuerza de mi argumento está en que no debe sancionarse ese impuesto, porque es infractorio de la Constitución.

Se dió el punto por discutido.

El señor Pardo Figueroa—Antes de que se vote el artículo, Excmo. señor desearia que el señor Ministro diera á conocer la opinion del Gobierno á ester respecto.

El señor Presidente—Consultaré á la Cámara si se reabre la discussión. Fué reabierto.

El señor Pardo Figueroa—Decía Excmo. señor, que deseaba oír la palabra del señor Ministro de Gobierno sobre este asunto, porque habiendo escuchado el discurso del señor H. señor Cayo y Tagle que con tanta elocuencia ha sostenido que debe establecerse un impuesto á las mercaderías que transiten entre los puertos del Callao y Pisco por la vía marítima; me he preguntado si sería necesario este impuesto, atendiendo á todos los inconvenientes manifestados por el señor La Torre.

Por lo que hemos leido en los documentos relativos á esta empresa, y por las discusiones de la prensa, creo que no hay necesidad de semejante gravamen para que esta obra se lleve á su debido término. Como sobre esta materia no nos ha dicho nada el señor Ministro del Ramo, sería conveniente que nos ilustrara, especialmente sobre las dudas que algunos señores Representantes abrigan sobre el particular.

El señor Ministro de Gobierno—La presencia del Ministro de Gobierno en la Cámara no tiene por objeto decidir aquí sobre las dos propuestas que ha sometido el Ejecutivo á la deliberación del Congreso; creo que mi principal deber ahora es manifestar las causas que decidieron al Ministro a proceder como lo ha hecho.

Una de las propuestas pide liberalización de derechos de todos los materiales destinados á la construcción de la linea durante el tiempo de la explotación lo que es contrario al artículo 1º de la ley de 26 de Octubre de 1880; no podía el Gobierno tomar en consideración una propuesta que solicita lo que la ley no concede.

Esa misma propuesta, en su clausula 14, pide un impuesto de 50 centa-

vos por cada quintal métrico sobre toda la carga que se embarque ó desembarque en los puertos del trayecto que recorre la linea, con exclusión del Callao, durante de diez años; este impuesto no puede imponerlo el Gobierno y le era imposible decidir sobre esa cláusula.

La cláusula 18 exige el derecho de preferencia en la adjudicación del contrato que se celebre para explotar la línea de Pisco á Ica.

Esa clase de concesiones tambien están prohibidas por la ley y como la propuesta contiene otras exigencias análogas, no es posible atenderla sin resolución del Congreso.

La otra propuesta que se presenta, excluye expresamente la licitación cuando es prohibido al Gobierno contratar sin esa formalidad; otro inconveniente es la concesión de las 25 mil hectáreas de terrenos baldíos que se exigen sin los requisitos de la denuncia, y, por último, el privilegio durante un período de 30 años que ha de impedir durante ese tiempo que el Estado ó persona alguna construya otro camino de fierro para conducir carga ó pasajeros entre la capital y el puerto de Pisco; período que es mas reducido en la ley de 26 de Octubre.

Como se vé, Excmo. Sr., era preciso infruir muchas leyes para tomar en consideración cualquiera de las dos propuestas, y el Ejecutivo necesariamente debió mandarlas al Congreso desde que no era práctico convocar a nueva licitación sobre bases arregladas á la ley, porque ya se había provocado sin conseguir resultado. Y aquí debo recordar que cuantas veces se ha intentado construir este ferrocarril, no se ha podido realizar el intento, no por las razones que en el debate he escuchado, si no por el hecho de que no es ventajosa la inversión de capitales en el establecimiento de esa linea.

Cuando el año 69 se contrató la linea á Pisco, el Gobierno ofreció prestar bonos y garantía, y sin embargo, no hubo persona que realizase la obra. Especuladores han habido cincuenta; pero verdaderos empresarios no se han presentado.

Está en la memoria de los Representantes el contrato con el señor Rodil, anulado hace poco por falta de cumplimiento.

El tráfico actual del ferrocarril de Pisco á Ica en conjunto, apenas suma bruto, diez mil soles plata al año; esto es todo lo que rinden los pasajes y mercaderías que se concentran en el puerto de Pisco. Los que conocen los territorios que atraviesa la linea

desde Lima, comprenderán que no hay elementos suficientes para compensar ahora las fuertes cantidades de dinero que demandaría la construcción de esa obra, pues para que éstas hallasen necesaria retribución, sería menester, que la linea produjera 300 mil soles netos al año, y sabe la Cámara que el ferrocarril de Arequipa, que sirve á dos Repúblicas, apenas produce esa suma.

De manera que es muy aventurado calcular, que una linea de aquí á Pisco, sea por ahora, productiva; para el porvenir si lo será.

Respecto al impuesto que está en discusión, y sobre el cual he mencionado ser interpelado por el H. señor Pardo de Figueroa, lo único que puedo decir, es que esa cuestión ha sido analizada ampliamente en un informe expedido por personas muy competentes, y de él resulta que ese impuesto importa una especie de fondo de garantía al capital que se invierte. La Cámara resolverá si es ó no conveniente conceder esa garantía en la forma que se propone. Y séame permitido reservar mi opinión en cuanto al mérito de las propuestas por ser probablemente el llamado á decidir.

Por lo demás, consta en el mismo expediente, que un proponente *no exige garantía*; de manera que la Cámara tiene todos los elementos necesarios para poder juzgar con acierto. Si algún otro señor deseara mayores explicaciones sobre cualquier otro punto, tendré placer en contestarlas.

El Sr. Chávez (G).—(Su discurso se publicará después.)

El Sr. Ministro de Gobierno.—Verá el H. Sr. Chávez, que no hay falta de lógica en lo que he dicho, y que si la Cámara resuelve en un sentido u otro esta cuestión, no será yo si no el Congreso el que habrá resuelto.

Volviendo sobre lo relativo al impuesto, ya he manifestado que hay dos propuestas, una de las cuales exige impuesto y la otra no: la elección no es difícil.

Refiriéndome al éxito del impuesto mismo, ha sido dilucidado bastante por el H. Sr. La Torre, y lo único que puedo agregar contra los razonamientos del señor Cayo y Tagle, es que no comprendo como se quiera proteger el desarrollo de la marina, del comercio y de la industria, disminuyendo el tráfico y cerrando las aves nidas para evitar competencia.

El señor Cayo y Tagle.—Hago uso de la palabra una vez mas, Excmo. Sr., para rectificar una de las observaciones que acaba de hacer el Sr.

Ministro de Gobierno, porque calculo que quizás haga demasiada impresión en el ánimo de mis estimados compañeros.

Dice S. S.^a, que entre dos propuestas, de las cuales una ofrece hacer el ferrocarril sin el impuesto y otra que no lo hace sino con este mismo impuesto, no es dudosa la elección. Pero debemos estudiar las condiciones de esas dos propuestas para poder juzgarlas acertadamente, y esto es lo que voy á hacer con leal franqueza.

El proponente que rechaza el impuesto que lo premune contra toda competencia, revela á las claras que no tiene intención seria de llevar á efecto la obra. El señor Sykes, que es á quien en este instante me refiero, ha hecho la propuesta que lleva su firma en su propio nombre y no en el de la empresa ferrocarrilera de qué es Gerente, y no se compromete ademas sino á prestar una garantía de 16,000 soles para asegurar el cumplimiento de sus compromisos; pero es necesario advertir que el aludido señor Sykes no tiene capitales propios, y que la garantía de 10,000 soles, que es lo único que ofrece para responder de sus empeños, es á todas luces insuficiente, segun lo he demostrado ya en esta misma sesión. Pero aun suponiendo que la propuesta de que me ocupo fuese prohijada por la compañía inglesa de ferrocarril entre Lima Callao y Chorrillos, las condiciones que en ella establece el señor Sykes la harian siempre inaceptable. En efecto, si la empresa á que acabo de referirme intenta seriamente verificar la obra de que se trata por qué es empeño en eludir la fianza por cincuenta mil soles, cuando nada le sería mas fácil que constituir una hipoteca sobre los ferrocarriles de su propiedad, sin que esto importase para ella el mas ligero gravamen? Es evidente que las resistencias sobre este punto no pueden ser originadas sino por el convencimiento de que la obra no se ha de llevar á cabo, y de que en tal virtud ha de ser ineludible la pérdida de los cincuenta mil soles á que la fianza se refiere.

Lo dicho basta para patentizar que la propuesta del señor Sykes nada tiene de seria. Veamos ahora la de su competidor.

El señor Schreitmuller exige como condición ineludible el impuesto; pero afianza el cumplimiento de sus estipulaciones con un depósito de veinte mil soles y una garantía hipotecaria por sesenta mil. La primera condición es para él una prenda de seguridad contra la abrumadora com-

petencia que necesariamente han de entablar las compañías de vapores y la empresa de ferrocarril de Lima Callao y Chorrillos, de que es gerente el señor Sykes; y por eso hace del impuesto una condición *sine qua non*. Y por lo que respecta al depósito y fianza por el valor de ochenta mil soles que deberá perder si no cumple satisfactoriamente sus compromisos, esta es una seguridad de tal naturaleza que basta formularla para que se comprenda que quien la otorga está resuelto á contratar seriamente. En virtud del paralelo que de ambas propuestas acabo de hacer, tengo el derecho de concluir, parodiando la afirmación del señor Ministro de Gobierno, que entre dos propuestas, de las cuales una promete hacer el ferrocarril sin ningún impuesto y otra lo exige ineludiblemente, la elección no es dudosa; porque esta última es á todas luces seria, y no así la primera.

El señor Pardo Figueroa.—No voy á entrar en el examen comparativo de las dos propuestas: quiero únicamente observar que, en mi concepto, carece de fundamento serio la atingencia del Honorable señor Cayo y Tagle al asegurar que la propuesta á que se ha referido el señor Ministro de Gobierno, se ha presentado con el ánimo de no llevarla adelante.

Su señoría formula tan aventurada afirmación solo porque le parece muy pequeña la garantía de diez mil soles.

Pero si este es un grave inconveniente, á juicio del H. señor Cayo y Tagle, el remedio es facilísimo, estableciéndose en la ley que el Poder Ejecutivo debe exigir todas las garantías suficientes para que la obra sea una realidad y no se eludan los compromisos del que sea contratista.

El señor Castañeda.—Si estuvieramos discutiendo la conveniencia ó inconveniencia de una de las propuestas que se han elevado al Ejecutivo, vendría muy al caso tener en consideración las observaciones del Honorable señor Pardo Figueroa; pero lo que estamos discutiendo, es el proyecto de ley presentado por la Comisión, y, muy especialmente, su artículo 1º que trata del impuesto por crear. Yo concretaré, pues, mi respuesta á los argumentos aducidos para combatir dicho artículo.

Decía su señoría que es innecesario el impuesto, por que sin él podría perfectamente establecerse la línea férrea. Así, pues, si llego á probar lo contrario, habré desvanecido completamente la idea sentada

por su señoría, para probarle hasta tener en cuenta la diferencia que existe entre el flete por la vía marítima y el que tendría que cobrar la Empresa por la terrestre.

El primero, según los cálculos hechos por la Cámara de Comercio de Lima, asciende á 13 soles por tonelada; y si se tiene en consideración los fletes más bajos acostumbrados en los ferrocarriles, esto es, de 10 centavos por quintal y por kilómetro, el transporte de una tonelada métrica de Pisco al Callao costaría 25 soles próximamente. Vea, pues, V. E. que teniendo en cuenta esta diferencia, es imposible que el comercio prefiera la vía terrestre á la vía marítima. Y este, por lo mismo, el punto capital que ha decidido á la Comisión, a proponer el establecimiento del impuesto. Hay, pues, una diferencia de cerca de 12 soles por tonelada entre el precio de conducción de las mercaderías por tierra, y el flete por mar.

Ya que estoy haciendo uso de la palabra, voy á demostrar al mismo tiempo, y con una razón obvia, Excmo. señor, la necesidad de establecer ese impuesto.

Algun señor creerá que la contribución ó impuesto á cada quintal métrico es excesivo; pero se convencerá de lo contrario, manifestándole que segun datos suministrados por la Dirección General de Aduanas, las mercaderías que transitan entre el Callao y Pisco y vice versa, ascienden á la cantidad de 13,800,000 kilogramos, ó sea 138,000 quintales métricos. El impuesto ascenderá, pues, á 138,000 S. que vendrá á gravar exclusivamente á las mercaderías que transiten entre ambos puertos: 138,000 soles, Excmo. señor, viene á ser, próximamente, el 5 por ciento sobre el capital que se empleará para llevar á cabo la obra que será poco mas ó menos de 3 millones de soles.

Véase, pues, que el impuesto equivale á una garantía del 5 por ciento que se otorga á favor del capital invertido en la construcción del ferrocarril.

Por lo demás, tanto el Honorable señor Pardo Figueroa, como el Honorable señor La Torre que combaten el artículo 1º, han reconocido la necesidad de construir el ferrocarril; y si se declara que es indispensable y de necesidad pública, es también indispensable poner los medios conducentes al fin que se persigue. Estamos, pues, en un fatal dilema: ó se ordena la construcción del ferrocarril, en cuya caso hay que garantizar indirectamente los capitales que

se invierten en él; ó no se crea el impuesto propuesto, haciendo imposible la realización de la obra. Esto es lo que debe resolver la Cámara.

El señor La Torre—Como ya no puedo hacer uso de la palabra, solicito, solo para ilustración, la lectura del proyecto, que en unión del señor Pardo Figueroa, acabo de formular al respecto.

El señor Castañeda—El proyecto del señor La Torre es igual al que está en discusión, con solo la supresión del impuesto que este establece.

El señor Pérez—Haciendo uso de las facultades que la Constitución acuerda á los Representantes para que puedan interpelar á los Ministros cuando asisten á los debates de los proyectos que se sometan á la deliberación de la Cámara, y atendida la obligación en que se encuentran de contestar sobre estos proyectos, voy á permitirme hacer una interlocución al señor Ministro de Gobierno.

Su señoría ha principiado por decir que no es negocio la construcción del ferro-carril de Lima á Pisco y que la experiencia lo comprueba así. Porque han fracasado todas las tentativas que se han hecho, á fin de llevar á cabo la construcción de dicha obra.

Si su señoría afirma esto, deseo que su señoría me diga si cree que sea propuesta seria aquella en que se ofrece la construcción de la obra sin impuesto protector, porque, á mi juicio, Excmo. señor, si no es realizable el ferro-carril de Lima á Pisco, porque no es negocio, menos lo será sin dicho impuesto.

Deseo, pues, que su señoría se sirva darme una contestación al respecto.

El señor Ministro de Gobierno—La pregunta, como interlocución que me ha dirigido el H. señor Pérez, creo que no compete al Ministro absolverla sino al proponente.

Ignoro las bases en que funda sus cálculos; si lo que se solicita son mis presunciones, no tengo inconveniente para emitirlas si el H. señor Pérez lo desea.

Dado el punto por discutido y después de verificadas 3 votaciones en las que no se obtuvo número, se procedió á votar nominalmente habiendo sido aprobado el artículo, por 38 votos contra 35 en esta forma:

Señores que votaron en favor: Arenas, Rabio, Hernández, Solis, Chávez (G.), Benedicto, García, Ocampo, Samanez, Guzman, Amésquita, Masiás y Calle, Llosa, Suárez (J. M.), Fernández, Loayza, Dávila, Tagle, Madelengoytia (J.J.), Vargas (L. P.)

Castillo, P. Alvarez, Quintana (I.)
Cayo y Tagle, Quintana (J.) Castañeda
Salazar, Gonzalez, Navarrete,
Perez, Sanchez, Rodriguez (N.) Vega,
Lama, Lizares, Albizuri, Bejar y
Heros.

Votaron en contra del artículo los señores Chávez (E.) Gastón, La Torre, Valera, Robles, Terry, Mesa, Llosa (G.) Delgado, Montoya, Madelen-goytia (J. S.) Figueroa (J. B.) Galvez, Chaparro, Cabrera, Romainville, Cas tillo (J. J.) Duran, Miranda, Moreno y Maíz, Lecca, González (J. M.) Al barracion, Riva-Agüero, Pardo Figueroa, Colunga, Bentín, Elguera, Helguero, Deza, Macedo, Calle, Suárez, (B.), Jiménez, y Gadea.

Al efectuarse la votación, fundaron su voto los siguientes señores:

El señor Valera—Nó, á pesar de que he sido entusiasta partidario de la construcción de ese ferrocarril; pero por la discusión he venido á comprender que en lugar de ser un bien para el país, es un mal.

El señor Chávez (G.)—Sí, porque estoy convencido de que se trata de satisfacer una necesidad pública.

El señor Figueroa (J. B.)—No, porque se puede construir el ferrocarril sin el impuesto.

El señor Tagle—Nó; porque el señor Ministro ha dicho que no es ventajosa la inversión de capitales en esta obra.

Siendo la hora avanzada S. E. le vantó la sesión.

Eran las seis de la tarde.

Por la Redacción.

RICARDO ARANDÁ.

Sesión del Miércoles 31 de Octubre de 1888.

SUMARIO—Ferrocarril de Lima á Pisco. Reconsideración del artículo 1.^o del proyecto, aplazada; artículo 2.^o aplazado; artículos 3.^o al 6.^o aprobados con modificaciones; artículo 7.^o aplazado; artículos 8.^o y 9.^o aprobados.

(Presidencia del Sr. Valle.)

Abierta á las tres de la tarde, se leyó y aprobó el acta de la anterior.

Se dió cuenta de un oficio del señor Ministro de Hacienda, sometiendo al actual Congreso la ley sobre denuncias y adjudicación de terrenos salitreros.

Se mandó agregar á sus antecedentes.

Proposición.

De los señores Venegas y Miranda, solicitando reconsideración del

artículo 1.^o del proyecto de construcción del ferrocarril de Lima á Pisco.

Fundada por el señor Venegas, y dispensada de todo trámite, quedó á la orden del día.

Antes de pasar á la orden del día, el señor Quintana I., solicitó que se oficiase al señor Ministro de Gobierno, á fin de que manifestara si era cierta la aseveración que se decía haber hecho de un modo privado de que el señor Sikes elevará á soles 100,000 la garantía para la construcción del ferrocarril de Lima á Pisco.

S. E. atendió el pedido.

El señor Pardo Figueroa—Exmo. señor: Ejerciendo actualmente mi profesión, aunque de una manera transitoria, en el estudio del doctor don Emilio del Solar, abogado del ferrocarril del Callao á la Oroya, he tenido ocasión de intervenir en todos los juicios que sigue la mencionada Empresa ante los Tribunales de la República.

Y aún cuando debo declarar, que el señor doctor Solar ni yo somos abogados del Representante que ha venido á Lima por los Tenedores de Bonos, sin embargo como el contrato que se ha sometido á la deliberación del Congreso tiene relación con los intereses de la Empresa, creo de mi deber excusarme de dictaminar como miembro que soy de la comisión Diplomática á la cual ha pasado el contrato; y aún cuando debo declarar también con toda la lealtad que siempre acostumbro que mi intervención se ha limitado exclusivamente á lo judicial, quiero no obstante poner á cubierto mi delicadeza personal hasta de la más ligera conjetura respecto de mi conducta. No debo, Excentísimo señor, desempeñar un papel que á los ojos de algunos, podría parecer inconveniente y es por esto que ruego á mis HH. compañeros se dignen aceptar la excusa irrevocable que formulo para que se me exima de dictaminar como miembro de la comisión Diplomática.

La Cámara aceptó la excusa del señor Pardo Figueroa, y, á propuesta de S. E. el Presidente, fué reemplazado en la comisión Diplomática por el señor Arenas (D. A.)

ORDEN DEL DIA.

Se pasó á discutir la reconsideración del artículo 1.^o del proyecto sobre ferrocarril de Lima á Pisco.

El señor Quintana (I.)—Exmo. Sr.: Formulo el aplazamiento de este artículo, hasta que el Sr. Ministro de Gobierno se digne contestar, sea de palabra ó por escrito, si es cierto