

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

Votaron en contra del artículo los señores Chavez (E.) Gaston, La Torre, Valera, Robles, Terry, Mesa, Llosa (G.) Delgado, Montoya, Madelengoytia (J. S.) Figueroa (J. B.) Galvez, Chaparro, Cabrera, Romainville, Castillo (J. J.) Duran, Miranda, Moreno y Maiz, Lecca, Gonzalez (J. M.) Albarracion, Riva Agüero, Pardo Figueroa, Colunga, Bentin, Elguera, Helguero, Deza, Macedo, Calle, Suarez, (B.), Jimenez, y Gadea.

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

El señor Valera—No, á pesar de que he sido entusiasta partidario de la construccion de ese ferrocarril; pero por la discusion he venido á comprender que en lugar de ser un bien para el país, es un mal.

El señor Chavez (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—No; porque el señor Ministro ha dicho que no es ventajosa la inversion de capitales en esta obra.

Siendo la hora avanzada S. E. levantó la sesion.

Eran las seis de la tarde.

Por la Redaccion.

RICARDO ARANDA.

*Sesion del Miércoles 31 de Octubre de 1888.*

SUMARIO—Ferrocarril de Lima á Pisco. Reconsideracion del artículo 1.º del proyecto, aplazado; 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 adjudicacion de terrenos salitrosos.

Se mandó agregar á sus antecedentes.

*Proposicion.*

De los señores Venegas y Miran da, solicitando reconsideracion del

artículo 1.º del proyecto de construccion del ferrocarril de Lima á Pisco.

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

Antes de pasar á la órden del día, el señor Quintana I., solicitó que se oficiase al señor Ministro de Gobierno, á fin de que manifestara si era cierta la aseveracion que se decia haber hecho de un modo privado de que el señor Sikes elevará á soles 100,000 la garantia para la construccion del ferrocarril de Lima á Pisco.

S. E. atendió el pedido.

El señor Pardo Figueroa—Excmo. señor: Ejerciendo actualmente mi profesion, aunque de una manera transitoria, en el estudio del doctor don Emilio del Solar, abogado del ferrocarril del Callao á la Oroya, he enido ocasion 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 yó 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 deliberacion del Congreso tiene relacion con los intereses de la Empresa, creo de mi deber excusarme de dictaminar como miembro que soy de la comision Diplomática á la cual ha pasado el contrato; y aún cuando debo declarar tambien con toda la lealtad que siempre acostumbro que mi intervencion se ha limitado exclusivamente á lo judicial, quiero no obstante poner á cubierto mi delicadeza personal hasta de la mas ligera congetura respecto de mi conducta. No debo, Excelentísimo 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 comision Diplomática.

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

ORDEN DEL DIA.

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

El señor Quintana (I.)—Excmo. 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



que el Sr. Sikes está dispuesto á elevar la garantía hasta la suma de cien mil soles; porque siendo esto así, podríamos modificar el proyecto.

El Sr. *Presidente*.—El Sr. Ministro de Gobierno me hizo saber que, apesar de tener algunas atenciones de carácter urgente, si su presencia era necesaria aquí, las pospondría. Yo juzgué, que una vez aprobado el artículo 1.º, no era necesaria la asistencia del Sr. Ministro al debate; pero, cuando tuve conocimiento de que existía una proposición en la que se pedía la reconsideración de lo que habíamos sancionado ayer, hice que el Sr. Ayudante hiciera saber al Sr. Ministro que su presencia era necesaria, y me ha contestado que sus atenciones eran urgentes, y que si era del todo indispensable su presencia, se le avisara, lo que he mandado se haga. Haré observar, de paso, que el aplazamiento de este asunto, nos pone en el caso de no tener que hacer.

El Sr. *Pardo Figueroa*.—Me parece que el aplazamiento sería oportuno, pero antes es preciso ver, si se aprueba lo que está en discusión; mejor dicho, si se aprueba la reconsideración; una vez abierto de nuevo el debate, se mandará llamar al Sr. Ministro de Gobierno.

El Sr. *Quintana (I)*.—Ayer todos los Srs. Representantes que han votado en contra, lo han hecho, á mi juicio, sin hacerse cargo de lo que hacían y hoy, con esta reconsideración, una vez que se ha hecho luz sobre el asunto, la votación cambiará de giro.

El Sr. *Pardo Figueroa*.—Oreo de mi deber, Excmo. Sr., hacer una observación. La razón que alega el H. Sr. Quintana Ismael, puede tener fuerza respecto de los que sean de su opinión, pero no de un número mas ó menos igual, que hemos opinado en contra; porque como el temor de su señoría y el de los demás miembros de la comisión de Hacienda queda salvado conque el Gobierno exija garantías suficientes; me parece que no hay necesidad de esa declaración previa, porque el Ejecutivo no contratará con personas que no den garantías bastantes.

El señor *Perez*.—La declaración del señor Ministro de Gobierno, aunque sea de palabra, influirá en el ánimo de los Ss. Representantes; y no solo de los que votaron á favor, sino de los que votaron en contra; porque muchos de los que votamos en favor del artículo, tendríamos que votar en contra: quizás hasta la misma Comisión retiraría su firma del dictámen, desde que ese depósito de 10,000 so-

les es garantía suficiente y conciliaría todo.

Así se llevaría á cabo la obra, que tanto anhelamos nosotros, inclusive los miembros de la Comisión, y no una propuesta que de tal no tiene nada, porque no tiene formalidad alguna; de manera que, la presencia y la declaración del señor Ministro, es de absoluta necesidad antes de que cerremos la discusión.

El señor *Presidente*.—Tenemos algo que hacer en sesión secreta para ocuparnos de algunos arreglos económicos mientras viene el señor Ministro.

El señor *La Torre*.—Hay, además, el asunto de yacimientos de salitre, que puede V. E. poner en discusión.

El señor *Presidente*.—Se ha designado para la discusión de este asunto despues que concluyamos con el ferrocarril de Pisco.

En este estado se suspendió la sesión pública para pasar á secreta, siendo las tres y media de la tarde.

Al continuar á las 4 h. 10 m. p. m. S. E. hizo presente que el Ayudante que habia enviado donde el señor Ministro de Gobierno, no lo habia encontrado, por cuyo motivo opinaba en sentido del aplazamiento formulado por el señor Quintana (I.)

Consultada la Cámara, aplazó la reconsideración.

Se dió cuenta de las modificaciones presentadas por el señor Castañeda como miembro de la comisión de Obras Públicas, en el proyecto con que termina el dictámen de las comisiones de Obras Públicas y Principal de Hacienda.

Los señores Quintana (I.), Vargas (M. C.), Dianderas Gonzalez y Suarez J. M.) se adhirieron á las modificaciones introducidas; en consecuencia se puso en discusión el art. 2.º

La Cámara aceptó el aplazamiento del artículo 2.º propuesto por el señor Perez.

Se puso en debate el artículo 3.º

El señor Miranda pidió que se hiciese extensiva la facultad de construir ramales á los valles de Pisco, modificación que aceptaron los autores del proyecto.

Se cerró el debate y se aprobó el artículo 3.º con la modificación propuesta.

Se pasó á disentir el artículo 4.º

El señor *Castañeda*.—Voy á explicar el tenor de este artículo. La ley de 26 de Octubre de 1886 autoriza la libre introducción del material rodante y demas objetos para la construcción de la línea; pero como posteriormente se ha dado una ley prohibiendo al Gobierno que celebre



contratos estipulando la libertad de derechos á todos estos artículos, se hace necesario aclarar la presente, á fin de que el Ejecutivo no se encuentre con ese obstáculo al celebrar el contrato.

El señor *Jiménez*.—Me parece que la idea de exonerar de derechos á locomotoras y rieles, es necesaria para la construcción de la línea, pero no para su sostenimiento. No sé si esa sea la mente de la Comisión, por que después de 20 años es preciso renovar rieles, locomotoras etc. En ese caso ¿la idea que propone la Comisión es eximir de derechos á esos materiales?

El señor *Suárez (B.)*.—Yo rogaria á los señores de la Comisión que tuvieran la bondad de absolver las dudas del señor *Jiménez*; porque, para votar, es preciso saber lo que vamos á votar. Es necesario saber si solamente se exonera de derechos para la implantación de la línea, ó también para su explotación.

El señor *Castañeda*.—Yo creo que no hay necesidad de una aclaratoria, porque el artículo es terminante. Dice; que solo se exonera de derechos fiscales á los artículos necesarios para la implantación de la línea, lo que significa que solo se exonaran de derechos los artículos necesarios para la construcción de la línea.

El señor *Gaston*.—Voy á hacer algunas observaciones á los señores de la Comisión, porque noto que, casi toda la discusión se ha referido á una y otra propuesta y á la falta de garantía que presta uno y otro proponente, para la ejecución de la obra.

Se exonera de derechos de timbres la Escritura que debe celebrarse; y yo creo mas conveniente disminuir el depósito de S. 10.000 á S. 5.000; por que por una obra de 4 millones tendria que pagar 150 mil soles por timbres, que son sin duda una garantía mas sancada que los 10 S. de depósito.

El señor *Quintana (I.)*.—La observación del señor *Gaston* no puede aceptarse, porque los derechos que se pagan no serian reembolsables, mientras que la garantía que dan es una garantía hipotecaria que mas tarde se devuelve. Si se aceptase la observación del señor *Gaston* no habria quien hiciese la obra.

Terminada la discusión se procedió á votar y se aprobó el artículo 4º.

El 5º se aprobó sin discusión.

Se puso en debate el artículo 6º.

El señor *Pérez*.—Solicito de la Comisión que nos diga si la excepción del servicio militar se refiere al Ejército y á la Guardia Nacional. Yo de-

seo que se haga una aclaración por que la palabra *militar* es genérica.

El señor *Quintana (I.)*.—Se refiere unicamente al servicio militar en el Ejército.

El señor *Castañeda*.—La mente de la Comisión es solo exonerar del servicio en el Ejército, no hay inconveniente para que se acepte la indicación del señor *Pérez*. El servicio de la Guardia Nacional obliga á todos los ciudadanos en tiempo de guerra, y solo se exonera del servicio militar en tiempo de paz á los empleados de la línea.

Se cerró el debate y se aprobó el artículo con la modificación propuesta.

El artículo 7º fué puesto en debate.

El señor *La Torre*.—Pido Excmo. señor, la votación por partes, separando la que fija el término de la propiedad; por que 99 años de propiedad creo que es un término excesivo, que ya no está en uso y que solo existió en tiempo del periodo del General Castilla en que se hizo la concesión del ferrocarril de Lima al Callao y de Arica á Tacna.

En algunos contratos de ferrocarriles construidos con fondos particulares el término máximo ha sido 60 años; tratándose de este ferrocarril un término de 75 años sería bastante. Hay que tener en cuenta Excelentísimo señor, que en la construcción de un ferrocarril no es el Empresario dueño de todo, sino que hay dos propietarios: el Empresario que pone el trabajo, abre el camino, trae materiales etc., y el Gobierno, que pone sus terrenos propios, que dá franquicias para la introducción del material, que dá garantías á la Empresa y que dá elementos industriales para que traiga dineros al país y los aumente. Una propiedad de 99 años es una propiedad interminable de la cual no vienen á disfrutar nuestros descendientes sino en el siglo XXI.

Yo creo que conceder un término de propiedad de 99 años es mucho, si se calcula bien cuánto es lo que pone el Gobierno en la construcción de esa obra y cuánto pone el Empresario. No basta que el Empresario traiga sus materiales, y sus capitales, por que esos capitales y esos materiales no serian productivos para los dueños, si el Estado no dá sus terrenos para la implantación de la línea en donde se vá á explotar esa industria.

Por eso, pido la votación de este artículo por partes, á fin de que, rechazando esta 2.ª parte, se presente una adición que señale siquiera 75



años, por que el término de 99 es excesivo.

El señor *Castañeda*.—Ha tenido mucha razon el señor La Torre cuando ha dicho, que no es de uso consignar en contratos de esta naturaleza una cláusula como esta de 99 años, por que actualmente está en uso que los constructores de ferrocarriles particulares sean los dueños perpetuos, como sucede en Inglaterra, así es que es una ventaja positiva la que reporta el Estado el que solo se limite á 99 años la propiedad

Es cierto que el Estado pone á disposicion del Empresario los terrenos necesarios para la implantacion de la vía; pero este beneficio positivo es á la Nacion, por que debido á esas franquicias es que se puede establecer ferrocarriles; y nadie ignora las ventajas que resultan de la implantacion de un ferrocarril. Además, como renumeracion hacen que vuelvan al poder del Estado con todo su material fijo y rodante y demas accesorios á los 99 años; cuando en la practica lo comun es que el Empresa sea dueño perpetuo.

Se cerró el debate y se aprobó la 1.ª parte del artículo, pero notándose que no había *quorum* se reabrió la discusion.

El Sr. *La Torre*.—Yo no deseo prolongar la discusion, ni quiero entrar á discutir bajo el aspecto jurídico.

Dice el Sr. *Castañeda*, que en Inglaterra, por ejemplo, se acostumbra que el que construye un ferrocarril sea dueño de él: está bien; pero en Inglaterra no se dan exclusivas como las que se dan aquí; en Inglaterra no se dá tal ó cual terreno, sino que lo paga el Empresario: lo mismo sucede con los terrenos del Estado que los paga en buenas £. Aquí nó, Excmo. Señor; hay que tener en consideracion que en un ferrocarril hay dos propietarios: el dueño de la obra y el dueño del terreno en el país. Dice el Sr. *Castañeda* que los beneficios son para el país. Nó, Excmo. Sr., los beneficios son para los que traen sus capitales: aquel que vé que no puede sacar provecho de un ferrocarril, no lo hace, no lo propone; hace la obra cuando vé que va á sacar los intereses de su capital; cuando calcula que despues de cierto número de años en que el interés fijo del capital y el interés acumulativo de amortizacion le dan buena utilidad. Mientras tanto el Estado concede exclusiva, da sus terrenos, sin que el Empresario le pague nada por esos terrenos.

Son distintos, pues, los contratos que celebra el Perú de los contratos

que celebra Inglaterra: en Estados Unidos se da buenas primas al Gobierno para obtener el permiso de construir un ferrocarril de un punto á otro. No sucede lo mismo aquí.

El Sr. *Perez*.—Yo no conozco los asuntos á que ha hecho referencia el señor La Torre al decir que no está en uso, ó nó se acostumbra conceder propiedad por plazos tan largos como 99 años. En el país, que es á lo que debo concretarme, porque es lo único que conozco, no hay sino dos ferrocarriles construidos por Empresas particulares. El ferrocarril de Ferriñafe, de Pimentel á Chiclayo y Lambayeque: esos son los únicos ferrocarriles que hay de propiedad particular en la República, y son dueños los constructores, conforme á la ley, por 150 años. De manera que, en el Perú, en que estos son los dos únicos casos de construccion por Empresas particulares recientes, que no datan de la época del General Castilla, se les ha concedido la propiedad, si mal no recuerdo por 150 años.

El Sr. *Quintana (I)*.—Debe tenerse en cuenta que de las dos propuestas que se han presentado al Gobierno, la una pide la propiedad perpétua y la otra por 99 años. Nadie ignora que el ferrocarril de Lima, Callao y Chorrillos tiene la propiedad por 99 años y yo creo que entre ceder la propiedad perpétua y la de 99 años, preferible es conceder la segunda.

El Sr. Gaston pidió el aplazamiento del artículo para evitar que se reconsiderase, caso de parecer mejor la propuesta que no fija término á la propiedad de la obra.

Se opusieron los señores *Chavez (G)* y *Castañeda*, y la apoyaron *S. M.* el Presidente y el Sr. *Pardo Figueroa*.

La Cámara aceptó el aplazamiento, hasta la próxima sesion.

Los artículos 8.º y 9.º se aprobaron sin debate.

En seguida, y siendo las 5 de la tarde, se levantó la sesion.

Por la Redaccion

IGNACIO GARCÍA.

Sesion del Sábado 3 de Noviembre de 1888.

SUMARIO.—Ferrocarril de Lima á Pisco; reconsideracion del artículo 1.º del proyecto de la Comision, aprobada; artículo 1.º, desechado; artículo 2.º retirado; artículos 7.º 8.º y 9.º aprobados.—Proyecto señalando premios á los descubridores de bienes nacionales, aprobado.