

20.^a Sesión, del *Juércoles 26 de Setiembre de 1895.*

(Presidencia del Sr. Dr. Olaechea.)

Abierta la sesión con asistencia de los señores Senadores Polar, Arana, Aspillaga, Alvarez Saez, Bryce, Boza, Bejarano, Castro Zaldívar, Cayo y Tagle, Carranza, Cárdenas, Cabrera, Dyer, Flores, Gamboa, García, Jessup, Loli, La Torre, Luna, Lama, Montoya, More, Normand, Navarrete, Niño de Guzmán, Ortiz de Zevallos, Olaechea J. A., Peña y Coronel, Paredes, Rodulfo, Tenaud, Tóvar, Villanueva, Vargas, Ward, Zegarra, Philipps y Eguiguren, Secretarios; fué leída y aprobada el acta de la anterior.

Se dió cuenta de los siguientes documentos:

OFICIOS.

Del señor Ministro de Gobierno, participando que, en la fecha se han dictado las órdenes convenientes para que á la brevedad posible y según lo acordado por esta H. Cámara, se practiquen, en el Departamento del Cuzco, las elecciones para un Senador propietario.

Al archivo.

Del mismo señor Ministro, remitiendo un ejemplar de la Memoria de Gobierno de 1894, en que corre inserta la suprema resolución de 11 de Enero del mismo año, referente á la trasfendencia del contrato del ferrocarril de Payta á Piura y multa á don Federico Blume, dejando así satisfecho el pedido que, á indicación del señor Zegarra, se le ha hecho.

Con conocimiento del expresado señor, al archivo.

Del señor Ministro de Justicia, remitiendo los autos seguidos contra el reo Jorge Perusset, pedidos por la H. Comisión de Justicia.

A la expresada Comisión.

Del mismo señor Ministro, acompañando un proyecto con la rúbrica de S. E. el Presidente de la República, por el que se deroga la ley de 8 de Octubre de 1891, sobre organización de la Corte Suprema y sustanciación del recurso extraordinario de nulidad; y disponiendo, transitoriamente, que el expresado Tribunal Supremo funcione con los Vocales que actualmente tiene, y no se proveerá la primera vacante que en él ocurra, á fin de que

quede completo el número de Magistrados que por esta ley le corresponde.

A la Comisión de Justicia.

De S. E. el Presidente de la H. Cámara de Diputados, acompañando, en revisión, el proyecto de ley que declara nulos y sin valor, todos los actos interiores del Congreso y del Gobierno de 1894, borra del Escalafón del Ejército al general don Andrés A. Cáceres y al Coronel don Justiniano Borgoño, y manda enjuiciar á los autores y cómplices del golpe de Estado de 1.º de Abril de 1894.

A las Comisiones de Constitución, Legislación é Infracciones.

Del mismo señor Presidente, mandando, con el propio fin, el proyecto de ley sobre Compañías de Seguros.

A la Comisión auxiliar de Legislación, indicando el Secretario señor Eguiguren, que no se acompaña, como lo dice el oficio, el proyecto primitivo.

Del Senador por el Departamento de La Libertad, señor Fernando Quedo, solicitando licencia por veinte días, más ó menos, para ausentarse temporalmente de esta capital, con el fin de atender á exigencias inaplazables de familia, á causa del fallecimiento de su señora madre.

A la orden del día.

PROYECTOS

Del señor Peña y Coronel, concediendo, como gracia, á la viuda é hijos del Coronel don Mariano Adolfo Bermúdez, por montepío, el sueldo íntegro de la clase de su finado esposo.

A la Comisión de Premios.

Del siguiente proyecto del señor Carranza, para que se reconsidere el proyecto sobre concesiones á la Empresa del ferrocarril de Chérrepe á Hualgayoc.

«El Senador que suscribe, pide que la H. Cámara reconsidere todo el proyecto sobre concesiones á la Empresa del ferrocarril de Chérrepe á Hualgayoc.

Lima, Setiembre 26 de 1895.

L. Carranza.

El señor Carranza fundó el proyecto, en los siguientes terminos:

Excmo. Señor:—He presentado este pedido de reconsideración, por que por el extracto que de las sesiones de esta H. Cámara hacen los periódicos de anoche, he tenido conocimiento de un proyecto aprobado ayer, en gran parte, y á cuya discusión no pude asistir, por estar indispuerto.

Nota que en las modificaciones introducidas en el proyecto primitivo que concede privilegios á esta Compañía, hay puntos que merecen más estudio, y me parece que se ha procedido, en la aprobación de los primeros artículos, con alguna ligereza.

Por esta razón, he pedido que se reconsideren esos artículos aprobados, á fin de que entremos, nuevamente, en la discusión de ellos, en que podré dar mis razones de una manera más amplia.

Yo creo que con esta reconsideración, no perderá nada la Cámara, y sí ganará mucho, estudiando detenidamente una cuestión de tanta importancia como ésta. Espero, pues, que la H. Cámara aceptará la reconsideración que solicito.

Consultada la Cámara, acordó la reconsideración, quedando el proyecto á la orden del día.

De la Comisión de Obras Públicas, adicionando su dictámen sobre el ferrocarril de Chérrepe á Hualgayoc.

A sus antecedentes.

DICTÁMENES.

De las Comisiones principal de Legislación, y de Justicia—de ésta con una firma ménos—en el proyecto venido en revisión, por el que se establece que el único comprobante para el pago de los premios de lotería de las sociedades de Beneficencia, son los billetes expendidos por ellas.

A la orden del día.

SOLICITUDES

De don Manuel T. Salazar, pidiendo la resolución del expediente que indica.

A sus antecedentes

De Eusebio Espinoza, condenado á la pena de reclusión por dos años, pidiendo indulto del tiempo de condena que le falta.

A la Comisión de Justicia.

Antes de pasar á la orden del día,

el señor Luna pidió que se oficiase al señor Ministro de Gobierno, para que ordene al Prefecto de Apurímac, requiera al señor Samanez,—Diputado que fué de la Legislatura de 1893,—para la devolución del proyecto que se llevó consigo en esa época, referente á la creación de un colegio de instrucción media en Andahuaylas; indicando que, como este asunto es importante y el tiempo de las sesiones ordinarias del presente Congreso estrecho, se diga al señor Ministro, se sirva hacer un cablegrama al Prefecto del Cuzco para que éste lo comuniqué al de Apurímac, con el fin indicado.

Pidió á la vez, Su Señoría, que se oficiase á la H. Cámara de Diputados, encareciéndole el pronto despacho del proyecto que, en la Legislatura de 1893, quedó pendiente, sobre erección del sexto distrito de Andahuaylas y anexión del de Huacarama.

S. E. accedió al pedido.

El señor Paredes pidió que, mientras se verificaba la elección del Senador propietario por el Cuzco, se acordara el llamamiento del primer suplente.

S. E. observó que, como lo ha comunicado últimamente el Ministerio, ya se han impartido las órdenes para esa elección, y como podía suceder que se cruzara el llamamiento del suplente con la venida del propietario electo, era innecesario llamar al primero.

El señor Paredes hizo otras indicaciones y no insistió.

S. E., con aprobación de la H. Cámara, nombró para formar la Comisión de Instrucción, á los señores García, Vargas y Bejarano.

ORDEN DEL DÍA

Se puso en discusión el oficio que sigue:

Senador por el Departamento de La Libertad.

Lima, Setiembre 26 de 1895.

Señores Secretarios de la H. Cámara de Senadores.

Sres. SS.

El fallecimiento de mi señora madre, de que he sido informado por re-

ciente aviso telegráfico, me pone en el caso de ausentarme transitoriamente de esta capital, para atender á exigencias inaplazables de familia, y por este motivo solicito de la H. Cámara, por el digno órgano de UU. SS. HH., se sirva acordarme licencia por unos veinte días, más ó menos, que considero necesarios para llenar el objeto indicado.

Dios guarde á UU. SS. HH.

F. Quevedo.

Sin que ningún señor hiciera uso de la palabra, se procedió á votar, y fué concedida la licencia, por unanimidad.

El señor Secretario leyó la adición que sigue, al proyecto sobre construcción de un ferrocarril de Chérrepe á Hualgayoc:

Art. 4.º La entrega ó abono mensual, á que se refiere la cláusula 18.ª de la concesión hecha en 18 de Noviembre de 1892, deberá hacerse á la Caja Fiscal, la que aplicará el dinero al fomento de la estadística de obras públicas.

Art. 5.º La Empresa queda facultada para adoptar el ancho de vía que creyera conveniente, no siendo, en caso alguno, menor que el de 90 centímetros, señalado en la citada concesión de Noviembre 18 de 1892.

A. Tovar—Benigno de La Torre—E. C. Zagarra.

A mérito de la reconsideración acordada, se leyó la primera conclusión del dictámen, aprobada ya, y se puso en debate el proyecto en conjunto.

El señor Carranza.—Exemo. Sr.—Como decía enantes, al fundar el pedido de reconsideración que acabo de hacer, la falta de un estudio previo de este asunto ha podido evitarse, si se hubiera publicado oportunamente el dictámen de la Comisión; y esta falta me pone en la necesidad de hacer una exposición, tal vez no tan completa como mereciera el caso y como no puedo hacerla ahora, por no haber tenido á la vista ningún documento.

Por la lectura que acaba de hacer el Honorable señor Secretario de las modificaciones introducidas por la

Comisión en las concesiones que se van á hacer al señor Jones, resulta que una Compañía norte americana, representada por dicho señor, pidió, conforme á la ley vigente de ferrocarriles, privilegio para construir un ferrocarril de Chérrepe á un punto determinado de la provincia de Hualgayoc: ese punto es un asiento mineral, creo que de carbón de piedra. Dicho privilegio le fué concedido conforme á la ley general de ferrocarriles, como era natural.

Lo que se pide ahora al Congreso es una aplicación de esas concesiones, que consiste en dos puntos muy importantes. Es el primero, una concesión de tal número de hectáreas de terreno por cada kilómetro de ferrocarril que ha de construirse en caso que no haya á derecha é izquierda de la línea terrenos del Estado; la concesión que dá la ley de ferrocarriles, no sé si equivale á las doscientas hectáreas que indica la Comisión. La compensación que debe darse al constructor, en caso de que no haya tierras del Estado á derecha é izquierda de la línea, es algo que debe estudiarse seriamente, para ver, sobre todo, si hay equivalencia con la concesión que hace la ley general de ferrocarriles. Punto es este, pues, en que debe ilustrarnos la Comisión.

Es el segundo más trascendental: pide el constructor privilegio para que nadie, durante treinta años, pueda construir líneas férreas en la faja comprendida entre los paralelos de Chota y Huanchaco, ó sea un grado y medio geográfico, ó treinta leguas marinas, ó noventa millas. Esto en extensión itineraria, podría llegar, tal vez, á cien millas, porque sabido es que la distancia itineraria dá mayor extensión que la geográfica.

Además, los términos en que está concebido el artículo, son muy vagos, y ésto podría traer más tarde serias dificultades entre el Gobierno y la Empresa.

Pero no es esto solamente todo lo que hay de grave en este asunto, sino la prohibición que se hace, de que en la faja comprendida entre esos paralelos, nadie podrá hacer ferrocarriles; por consiguiente, nadie podrá implantar líneas en la inmensa extensión de terreno que abarcan esos límites extremos de Este é Oeste; es decir, entre el mar por el Occidente y los territorios comprendidos

más allá de la montaña por el Oriente.

Yo creo que ha habido una equivocación del que ha pedido y del que ha concedido, esto es, de la Comisión; porque ni la empresa ha podido imaginarse que le fuera necesaria esa concesión tan grande de terreno, ni la Comisión ha podido aceptar, sino por equivocación, semejante cosa. Ha sido, pues, una falta de concepto.

Pero supongamos que el pedido está restringido entre la cabeza de la cordillera y el mar, ó sea una extensión de cuarenta leguas más ó menos, por treinta leguas marinas de longitud, lo que dá una extensión total de mil doscientas leguas; la Comisión cede, pues, mil doscientas leguas de terreno durante treinta años, en los que nadie podrá construir líneas ferreas sino la compañía privilegiada, lo que traducido en sus consecuencias prácticas, quiere decir, que durante treinta años nadie podrá acometer grandes empresas mineras en esa zona, sino la compañía que representa el señor Jones, lo que equivale á dar á ésta la exclusiva, con perjuicio de los demás que quisieran explotar la riqueza minera de esa zona.

Ahora bien: ¿sabe la Comisión el valor que tiene esa zona? Este es un punto que debe estudiarse muy detenidamente, para que sepamos qué es lo que concedemos y cuáles los beneficios que obtendríamos.

Los HH. señores Senadores que se muestran tan entusiastas, y con razón, de que el país sea cruzado por líneas férreas en todas direcciones, deben fijarse que un ferrocarril tendido de un punto marítimo á un asiento mineral, sin grandes poblaciones á los lados, es un ferrocarril esencialmente minero: dá grandes utilidades al explotador de las minas y muy pocas al país en que está.

Cuando se construye un ferrocarril de un punto marítimo á un punto agrícola, es para que preste grandes utilidades al dueño de los fundos agrícolas, y mucho más al país. Los asientos minerales no son sino centros pasajeros que atraen población; agotadas las minas, queda un desierto; esto se ha visto en todas partes del mundo.

Si hubiera una compañía que propusiera hacer un ferrocarril de la costa á un punto determinado de la hoya del Ucayali, pidiendo un privi-

legio, una extensión geográfica de dos á tres grados, yo lo concedería con gusto, por que no podría haber mayor beneficio.

En primer lugar, iba á empalmarse el litoral con la parte oriental, iba á unirse los extremos de la República, contribuyendo así esa vía férrea á que lo que hoy es despoblado fuera poblado, y lo que hoy es desierto fuera emporio de la civilización y del comercio.

En segundo lugar, los ferrocarriles, cuando se hacen para explotar minas empleando capitales de la Nación, producen gran beneficio, no bajo el punto de vista de desarrollo y civilización, sino bajo el económico y social.

Cuando se concede la construcción privilegiada de un ferrocarril á una Compañía extranjera para explotar minas, el beneficio es muy pequeño para la Nación que otorga el privilegio, por que equivale á introducir riquezas territoriales á países que no son el propio, y lo que queda es muy poco para éste.

Estas consideraciones generales deben servir de criterio, cada vez que se trate de la construcción de ferrocarriles.

Al señor Jones, ó á la Empresa que se propone llevar adelante la construcción del ferrocarril de Chérrepe á Hualgayoc, debe protegersele; pero solo hasta cierto limite.

¿La concesión de mil doscientas hectáreas que pasarán á ser monopolio de la Compañía, dará en la misma proporción los beneficios que se esperan de la construcción de una sola línea? Hago esta pregunta y deseo que la respuesta la dé la Comisión.

Dejando, pues, algunos otros puntos que tal vez he olvidado en este momento, para exponerlos durante el debate, deseo que me diga la Comisión si ha estudiado detenidamente la importancia de las riquezas territoriales de esas mil doscientas leguas cuadradas, ó sea de ese inmenso rectángulo, que tiene por base el meridiano de Chérrepe y Hualgayoc y la latitud de Chota y Huanchaco, para poder reforzar mis argumentos.

El señor Zegarra—Excmo. Señor: —El H. señor Senador por Ayacucho acusa á la Comisión de haber hecho

concesiones, y de ligereza ó falta de estudio al expedir sus dictámenes.

El señor Carranza—(interrumpiendo)—No he hecho ninguna acusación.

El señor Zagarra—Las observaciones y argumentos que hace el H. señor Carranza, adolecen, indudablemente, de la falta de estudio del proyecto. Como ha dicho muy bien Su Señoría, no ha tenido tiempo para ocuparse de estudiar el proyecto ni de conocerlo en sus detalles, y sería necesario que principiara por ahí para poder sostener algunas de las observaciones que ha hecho Su Señoría.

La Comisión, Excmo. Señor, no ha concedido nada: este expediente fué remitido por el Gobierno con el objeto de que se extendiera el privilegio por 20 años, ya concedido por ley de 16 de Noviembre del 92—no *ad perpetuam*, como parece indicar el H. Senador por Ayacucho, — á treinta años, conforme lo permite la ley general de ferrocarriles, y que esta concesión también se extendiera á los ramales que la compañía pudiera construir para aprovechar de las riquezas minerales; por manera que la Comisión no ha concedido nada, no ha hecho sino, simplemente, apoyarse en esa ley general de ferrocarriles y decir al Gobierno: puede V. dar los treinta años que se conceden por el artículo 2.º, —y ésto, Excmo. Señor, está en conformidad con el dictamen de un alto empleado de la Nación, el Fiscal de la Corte Suprema. Por lo demás, la Comisión no ha tenido por qué estudiar aquella región en cuanto á sus minas y riquezas minerales; solo ha tenido que estudiar si se ampliaba á treinta años los veinte concedidos ya á los señores empresarios del ferrocarril de Chérrepe á Hualgayoc.

En cuanto á la extensión de la zona, la Comisión tiene en su apoyo, también, el dictamen del Fiscal de la Corte Suprema y, además, el de la Dirección de Obras Públicas, de modo que la Comisión no ha procedido con ligereza, sino que ha procedido basándose en estudios hechos anteriormente, por personas muy competentes en el ramo.

Pide aclaración el H. Senador por Ayacucho, sobre la extensión de terrenos que se han concedido por esa ley del 92.

En cuanto á la pregunta que hace Su Señoría para saber la diferencia que hay entre lo que se otorga por la ley general de ferrocarriles y la del 92, le contestaré, que solo se conceden cuarenta hectáreas por kilómetro de línea, según aquella. Por la concesión del año de 1892, ésta se extiende á doscientas hectáreas por kilómetro, y si se ha señalado la extensión superficial, es con el objeto de no dejar en vago los mil kilómetros que señala en una segunda petición el concesionario, sin explicar si son longitudinales ó de superficie.

En cuanto á la parte del dictamen que se refiere á los terrenos, hemos indicado que se den conforme á la ley que hay sobre concesión de terrenos, que ruego al señor Secretario se sirva leer. Esa ley no se pudo encontrar ayer y por esa razón se suspendió la sesión.

El señor Secretario leyó la ley de 23 de Noviembre de 1889.

El señor Eguiguren—El H. señor Carranza desea saber lo que la ley autoritativa de 1892 dispone sobre concesión de tierras á la Empresa del ferrocarril. Como este fué justamente el punto que quedó pendiente en la sesión de ayer, he buscado todos los antecedentes del asunto y voy á ponerlos en conocimiento de la H. Cámara.

La resolución legislativa de 18 de Noviembre de 1892, dice así: (leyó.)

Como se vé, esta ley hace referencia al recurso presentado por Mr. Jones, en Junio de 1892; recurso que en su parte pertinente dice lo siguiente: (leyó.)

En virtud de la autorización legislativa referente á esta solicitud de Mr. Jones, el Gobierno expidió el decreto de 23 de Noviembre del 92, que dice en lo referente á concesión de terrenos: (leyó)

Aceptado por el solicitante el decreto de 18 de Noviembre de 1892, pasó el expediente al Ministerio de Hacienda, y se extendió la correspondiente escritura pública.

Así quedaron las cosas hasta que en el presente año se presentó Mr. Jones, primero al Gobierno y después al Congreso, solicitando algunas modificaciones al contrato primitivo, y pidiendo, en cuanto á la concesión de terrenos, lo que voy á leer: (leyó.)

La Comisión de Obras Públicas, en-

mendando en su dictámen el error en que incurre Mr. Jones, de pedir mil kilómetros de terreno por cada kilómetro de línea que construya, cuando la concesión es de un kilómetro á cada lado de la vía, ó sean 200 hectáreas por kilómetro de vía, ha formulado así la conclusión que somete á la H. Cámara: (leyó.)

Con relación á este punto, esto es, á la parte del camino en que no haya terrenos del Estado en los que pueda la Empresa tomar las 200 hectáreas que le han sido concedidas, dice lo siguiente: (leyó.)

Cuando se pidió dictámen por el Supremo Gobierno al Fiscal señor Gálvez, lo expidió en estos términos: (leyó.)

Y á mérito de este dictámen, se expidió la siguiente resolución suprema: (leyó.)

De la lectura de estos documentos, se deduce el siguiente punto, al que llamo la atención del H. señor Carranza, en esta parte: (leyó.)

El señor Zegarra—Sirvase Su Señoría decirme, qué ley es la que se cita en el dictámen.

El señor Secretario (leyó.)

El señor Zegarra (continuando)—Inconscientemente, Su Señoría ha apoyado la velada insinuación de ligereza que, el H. Senador por Ayacucho, ha hecho á la Comisión, por no haberse encontrado á la mano la ley de 23 de Noviembre de 1889, y para que se desvanezca la mala impresión que ha causado en el ánimo de los Representantes, suplico á Su Señoría, que se sirva dar lectura á la parte de ella, á que se ha referido la Comisión.

El señor Secretario leyó la ley de 23 de Noviembre de 1889, por la que se autoriza al Ejecutivo para que pueda conceder terrenos á los Tenedores de Bonos.

El señor Carranza—Por los documentos á que acaba de dar lectura el H. señor Eguiguren, tengo una idea más clara, aunque todavía no muy minuciosa, pero, en fin, lo suficiente para poder emitir mi voto.

Resulta del expediente de Mr. Jones, presentado primero al Gobierno y pasado despues á las Cámaras, que la primera concesión se sujetaba á la ley general de ferrocarriles y que esa concesión se amplió despues en algu-

nos puntos, pidiendo tres cosas nuevas: la primera, doscientas hectáreas por cada uno de aquellos lugares en que no hubiera un kilómetro por lado; segunda, diez años más de privilegio sobre los veinte de que goza, y tercera, la exclusiva sobre la línea.

En cuanto á la compensación de tierras, me parece que el peticionario no se ha separado de la ley, por que debe concedérsele un kilómetro por cada lado; y como un kilómetro equivale á cien hectáreas, ó sean doscientas, sumando la derecha ó izquierda de la vía, creo justo, que en compensación se conceda este terreno en la montaña ó en cualquier otro lugar conveniente.

El segundo punto está sujeto á la ley, y por consiguiente no hay observación que hacer á los diez años más de privilegio que solicita; pero si me parece grave el último, porque en él dice el contratista á la Empresa: temo que una vez concluida la línea de Chérrepe á una región, (que tampoco ha indicado), despierte la codicia de algún otro, y construya otra línea al lado de la mía y me haga la competencia.

¿Quién podrá hacer competencia á esa línea esencialmente minera, cuando la misma Empresa es dueño de todos los asientos minerales de esa zona?

Este punto es muy grave, y por mucha que sea la aprensión de la Compañía, al respecto, de ninguna manera está justificado su pedido.

En mi concepto, no es por temor á competencias, por lo que desea la compañía que durante treinta años se suspenda el denuncia de minas en una zona más ó menos rica; para mí, es otra la causa esencial del pedido de Mr. Jones.

Sin entrar á disentir si esto es ó no provechoso al país, me limitaré sólo á llamar seriamente la atención de la Cámara, sobre la magnitud del pedido. Treinta leguas marítimas es demasiado, y si se conceden, resultaría que en esa dilatada zona nadie podría hacer ferrocarriles. De todos modos, ya sea por el lado del Atlántico ó del Pacífico, es inmensa la extensión de territorio que abarca esa concesión; y creo que la Comisión no se ha fijado bien en este punto, por solicitarse en terminos vagos.

¿Cuáles son los fundamentos que tiene la Comisión para decir que esa

concesión es conveniente en un territorio tan rico, y cuáles los que ha tenido para conceder un grado menos, y decir sólo grado y medio? Indudablemente que la Comisión tendrá sus razones fundamentales, y yo desearía saber cuál es la compensación benéfica que se dá al país en cambio de esas concesiones; pues en cuanto á la competencia única, podrá la Compañía tenerla, por que ésta es una línea esencialmente minera.

¿Quién podría hacerle competencia de Chérrepe á Hualgayoc? Si alguno otro pretendiese hacerla, sería en una zona donde la explotación del ferrocarril que han hecho ellos no alcanzara; y, por consiguiente, en una zona no competida.

Creo que he expresado mis ideas con claridad, y solo desearía tener un mapa á la mano para hacer más perceptible lo que dejo expuesto.

¿Por qué, pues, teme el empresario que se le haga competencia? Para que pudiera haberla, sería necesario que se hiciera un nuevo ferrocarril, y esto mismo está diciendo que no podría haber competencia respecto al ferrocarril ya hecho. La concesión no se solicita, pues, por temor á la competencia, sino por tener 12,000 leguas cuadradas de territorio riquísimo en minerales; y salvo que la H. Comisión me dé una explicación, que por ahora no se me ocurre, sostendré siempre q' lo que pide el señor Jones, no tiene nada que hacer con el ferrocarril, sino con las minas.

El señor Zegarra—Contestaré al H. señor Carranza la pregunta principal que ha hecho á la Comisión. La causa principal por la cual esta Compañía ha pedido la concesión de la zona comprendida entre Chota y Hualgayoc, consiste en lo siguiente:

Esta Compañía iba á construir una línea entre Chérrepe y Hualgayoc, y al hacer la exploración, ó antes, habiendo reconocido que existían valiosos minerales en Chota, quiso abarcar esa negociación. Indudablemente que uno de los objetos de este ferrocarril, y quizás el principal, es la explotación de esos terrenos con sus minas.

Ha comprendido, también, que por el Norte ó por el Sur podría penetrar un ferrocarril, y para evitarlo y presentar un incentivo más á los capitalistas, ha querido abarcar y encerrar, por decirlo así, esta región, prote-

giendo sus capitales y sus descubrimientos, contra la invasión, ya sea por el Norte ó por el Sur, de cualquiera otra Compañía.

El mero hecho de que la Compañía tenga esta concesión, no quiere decir que cualquiera no pueda denunciar las minas que en esa región se encuentran. Además, está sujeta la Empresa á establecer, de común acuerdo con el Gobierno, las tarifas más bajas que hoy rigen en la República. Por consiguiente, estará obligada á trasportar los minerales por una cuota fija, de cualquier lugar por donde atravesase dicha línea.

No veo el inconveniente grave que señala el H. señor Carranza, de que la Empresa se convierta en dueño absoluto de esta zona.

Las prolongaciones y los ramales que se ha reservado el derecho de hacer el empresario, no los ha señalado de antemano, porque aún no ha explorado debidamente esos sitios para conocer dónde se encuentra la parte más rica, y luego construirlos. No de otro modo se pueden impulsar los capitales que se necesitan para estas construcciones y explotaciones, pues hay necesidad de conocer dónde será el desarrollo del mayor tráfico.

No veo, pues, la seria objeción del H. señor Carranza, ni que sea necesario ser dueño de todas las posesiones minerales, para ser dueño del ferrocarril, porque tenemos el ejemplo del ferrocarril de la Oroya, que ha atravesado algunos centros minerales, y jácáso, por eso, los empresarios se han hecho dueños de todas esas minas? Pues bien, éste está sujeto á las mismas condiciones; lo mismo sucedería respecto del ferrocarril de Chérrepe á Hualgayoc, y por estas razones no veo la existencia del temor tan grave que ha señalado Su Señoría.

El señor Carranza—No puedo dejar de replicar á S.S.^a Compara el ferrocarril de la Oroya con el de Chérrepe; pero no reflexiona que este ferrocarril es esencialmente minero, pues va á poner en comunicación con el mar, una zona mineral que está á 40 leguas del mar.

El ferrocarril de la Oroya, por el contrario, es de transporte: sirve para llevar mercaderías al interior y para poner al Callao en comunicación rá-

pida y directa con un Departamento riquísimo, como es el de Junín. Es por eso que la Empresa que hoy lo explota y que no lo ha tomado sino á buena cuenta de lo que se le debía, sigue con su negocio, que es el de transporte. ¡Ay del día en que á la Peruvian Corporation se le ocurra monopolizar el negocio de minas en Yauli!

Su Señoría no debe comparar un ferrocarril con otro, en cuanto á la manera como ha de remunerar el capital empleado, porque en el que nos ocupa, vamos á remunerar el transporte minero del mismo dueño del ferrocarril, que es un negocio anexo á otro más grande y una cosa necesaria para su misma industria.

Parece que no me he explicado bastante claro, en cuanto á la competencia; yo creo que no es posible temerla, porque el ferrocarril que se va á hacer debe terminar en una zona que va de Oeste á Este, cuya perpendicular es la línea de los ramales. ¿Cómo va, pues, á tener el empresario quien le haga competencia construyendo un ferrocarril en esa misma dirección, á su propia casa, por decirlo así? Semejante razón de concurrencia posible, no sé si la ha dado el empresario, porque sería absurda; y no creo que el señor Jones llegue hasta este límite. Esa razón no puede alegarse, y, por consiguiente, no debe temerse semejante competencia en la línea que se va á establecer de Chérrepe á Hualgayoc.

Competencia habría, si se hiciera un ferrocarril en otra dirección paralela. Si el ferrocarril del señor Jones no alcanza en su desarrollo á tocar en esas zonas, ¿por qué ha de impedirse á otro que lo haga? No es, pues, la competencia lo que se desea evitar; la razón principal porque se pide el privilegio, como acabo de probar, es la de tener mil doscientas leguas cuadradas de riqueza mineral.

Pregunta Su Señoría: ¿dónde está la prohibición en el proyecto para denunciar minas?; no lo hay, en verdad; pero tácitamente existe. ¿Quién iría á trabajar un mineral de carbón de piedra, para llevar carbón á lomo de mula, cuando tiene al frente una empresa que posee un ferrocarril para transportar el suyo?

Yo puedo asegurar á la H. Cámara que, siguiendo este sistema de privi-

legios, pueden diez compañías llevarse el territorio peruano, sin que quede un solo centavo, ni en utilidad industrial ni en riqueza.

No sé si me explico con suficiente claridad; pero, á mi modo de ver, esta concesión equivale á decir á Mr. Jones: V. durante treinta años será dueño único de esa zona, y como tal, podrá V., impedir que otros exploten ricos minerales en el territorio que ella abraza. Habrá si minas pequeñas, no lo dudo, pequeños filoncillos explotados por cuatro ó cinco indios, ó por pequeñas empresas que se contenten con ganar cuatro ó cinco mil soles al año; pero no axistirán, jamás, industrias grandes.

Estas razones, me fortifican más en mi opinión, y por eso me opongo al proyecto.

El señor Tóvar—El H. señor Carranza no se ha fijado, probablemente, en la parte resolutiva: suplico al H. señor Secretario, que la lea.

El señor Secretario leyó.

El señor Tóvar—Por consiguiente la concesión está encerrada entre Hualgayoc y la costa; tiene, por lo tanto, sus cuatro límites bien marcados, los paralelos y los meridianos que cortan á aquellos puntos.

Ahora, vamos á ver, por qué no se ha de dar el privilegio por treinta años á esa Empresa minera que va á hacer un ferrocarril. ¿No es verdad que todo el mundo tiene el derecho de denunciar minas, y que las tarifas las va á dar el Gobierno de acuerdo con la Empresa, y éstas tienen que ser muy bajas, como lo dice el contrato? Bien, pues: queda á cargo del Gobierno el velar por los intereses de los otros mineros, como lo hace hoy, con los del Cerro de Pasco.

Los empresarios del ferrocarril de la Oroya, quisieron, también, elevar sus tarifas, con el objeto, sin duda, de hacer mal á los mineros, pero éstos se presentaron ante el Gobierno, que puso coto al abuso.

Ahora bien, los empresarios piden esa concesión porque tienen temor de que no tendrían quizá tiempo para resarcirse de los capitales empleados, porque temen, que partiendo de otro punto y dando la vuelta, llegue otro ferrocarril á esas regiones de Hualgayoc, y entonces dicen: perderemos los grandes capitales que hemos empleado.—Temen esto con jus-

ticia, y los ingenieros que han venido á hacer los estudios, consideran indispensable esa concesión.

A nadie se le quita con esto el derecho que tienen todos los individuos de denunciar y explotar minas. ¿Por qué se teme, pues, que los mineros particulares vayan á ser perjudicados, cuando el Gobierno está allí para volar por sus intereses? Pero esta objeción es á la construcción del ferrocarril, y si esto se teme del ferrocarril, es mejor no hacerlo.

Es muy posible que los dueños del ferrocarril tengan más ventaja, pero eso es natural: todo dueño de ferrocarril las tiene. Por otra parte, no me parece un número crecido treinta años para una compañía ferrocarrilera. El ferrocarril de Lima á Chorrillos ha tenido cincuenta años de privilegio, en un lugar central del Perú. Ha concluido ya el privilegio y nadie se presenta para construir un nuevo ferrocarril.

Por estas razones, pues, Excmo. Señor, no debe el H. señor Carranza temer que los otros mineros sufran perjuicio, porque allí está el Gobierno para velar por sus intereses.

El señor Lama.—Excmo. Señor:—Voy á hacer una ligera observación respecto á este asunto.

Entiendo, Excmo. Señor, que lo que se proponen los empresarios de ese ferrocarril, al pedir esta concesión, es que no se puedan construir líneas férreas en el espacio comprendido, por ejemplo, entre Lima y el Callao, y que solo ellos podrán hacerlo. Me parece, Excmo. Señor, que no se trata ahora del privilegio de treinta años ó cosa por el estilo.

Como dice el H. señor Carranza, poco importaría que el privilegio fuera por treinta ó cuarenta años; de lo que se trata ahora es de que los señores Jones y compañía son los únicos dueños de esa inmensa zona comprendida entre los paralelos A y B. Entiendo que el único ferrocarril que pudiera construir esa compañía, sería cualquiera que, partiendo de la costa fuera á ese asiento mineral. El privilegio para esa línea se puede conceder por cualquier tiempo; pero creo que cualquier otro empresario pueda construir ferrocarriles de la costa al interior, paralelos al que construya esa compañía.

Repito que esos señores quieren ser

dueños de la inmensa zona que existe en la parte norte de la República.

El señor Tóvar.—Excmo. Señor:—Es precisamente lo que dá la garantía á la compañía, y mientras tanto las tarifas las fija el Gobierno, y si éstas fueran demasiado elevadas, que no pueden ser, segun la cláusula tantos del contrato y no convinieran á los intereses de los otros mineros, éstos buscarían acémilas y traerían los minerales á lomo de bestia. Si esos minerales son tan ricos como se dice, costearán, pues, su transporte por medio de las acémilas, lo cual no llegará á suceder, porque á los poseedores del ferrocarril les convendrá tener carga, y la demanda del carbón de piedra siempre ha de ser grande, si el carbón es bueno.

El señor Pihlipsis.—Excmo. Señor:—Yo desearía que se hiciera una aclaración que juzgo muy necesaria en este asunto.

Quiero saber si el señor Jones se reserva también el derecho de no permitir atravesar esa zona de Norte á Sur, porque esto sería sumamente grave.

Ya bastante hay, en mi concepto, con conceder una exclusiva para hacer un ferrocarril de la costa al interior; pero sería altamente opuesto á los intereses nacionales si la exclusiva comprendiera el peligro de que nadie pudiera trasladarse á esas regiones de Sur á Norte ó Norte á Sur; porque entonces tendríamos una valla insuperable para comunicar el Norte con el Sur de la República. Si en la petición del señor Jones no está comprendida esta concesión, tal vez podía concederse lo demás que pide; en caso contrario, la concesión, en mi concepto, es exorbitante.

El señor Eguiguren.—Excmo. Sr.:—La solicitud del empresario Jones se limita, como se ha expresado en la resolución suprema recaída en ella, al privilegio para construir líneas férreas que unan la región de Hualgayoc con una zona de la costa comprendida entre los paralelos de Chota y Huanchaco; de manera que las dificultades que ha indicado el H. señor Philipps podrán salvarse con solo aclarar la conclusión primera del dictamen, á fin de que se espresé claramente que el privilegio solo se refiere á la construcción de una línea que ponga en comunicación el asiento de Hualgayoc con cualquier punto

de la costa comprendido entre los paralelos de Chota y Huanchaco.

El Honorable Senador por Ayacucho ha manifestado que, construida por la empresa Jones la línea de Chérrupe á Hualgayoc no será posible que otra empresa vaya á hacerlo competencia, porque Jones construirá los ramales que le convenga, á todos los lugares en explotación, y entónces no habra quien pueda hacérsela. De manera que, en concepto de Su Señoría es completamente inútil pedir la extensión del privilegio en el sentido que indica el dictámen, porque el privilegio existirá de hecho.

Dice Su Señoría, que el objeto que se persigue con la solicitud de ampliación del privilegio, es acaparar, monopolizar la explotación de los minerales de aquella rica región, y yo pregunto, ¿por qué la simple ampliación del privilegio en la ley traerá consigo ese monopolio? Si el monopolio viene por la fuerza de las cosas, la Empresa lo tendrá, dése ó no la ley que discutimos.

Así, pues, el peligro, si lo hay, no vendría de la ley, sino del hecho mismo de construirse el ferrocarril.

La verdadera razón por la que se solicita la ampliación del privilegio es la de que, tímido como es el capital, quiere rodearse de todas las seguridades posibles, antes de aventurarse en empresas arriesgadas.

Las consideraciones aducidas por el Honorable señor Carranza, nos llevarían, más que á negar la ampliación del privilegio, á prohibir la construcción de la línea que ha de unir la región de Hualgayoc con la costa, puesto que, con privilegio ó sin él, la Empresa constructora establecería un monopolio dañoso.

Pero, ¿por qué el señor Jones trataría de impedir que otras personas exploten los minerales, cuando, precisamente lo que le conviene es que se exploten las minas, para que el ferrocarril transporte los minerales?

Sabido de todos es que en el Perú los ferrocarriles carecen de carga, y que el empeño es que aumente el tráfico, para que aumenten también las utilidades.

La conveniencia de Jones será, pues, encontrar muy buenas minas que explotar el mismo, y que en la vecindad haya otras minas tan ricas como las suyas, que proporcionen al

ferrocarril abundante carga, que le producirá buenos fletes.

La modificación en los términos solicitados por el empresario, es fácil de explicar, porque la línea tiene por objeto comunicar una región más ó menos vasta con la costa, y, evidentemente, el privilegio queda reducido á cero si se construye á dos ó tres millas al Sur ó al Norte otra línea paralela á la privilegiada y que, como ésta, comunicará la región minera de Hualgayoc con la costa.

De otro lado, ¿cómo realizará la Empresa Jones el monopolio de las minas? ¿No tenemos, acaso, vigentes las leyes de minas? ¿No existen la mayor parte ó una buena parte de ellas, ya amparadas en Hualgayoc? Los poseedores de esas minas continuarán pagando la contribución que les dá el dominio y posesión de las minas, hasta que llegue el ferrocarril á Hualgayoc, y entónces podrán emprender la explotación que hoy no intentan siquiera, por falta de medios de transporte de los minerales.

Así que, lejos de ser la Empresa Jones una amenaza para los mineros, es el único medio de hacer productivas minas que hoy nada producen.

No veo ningún peligro en este asunto, sino que el capital, que es tímido, como he dicho, quiere rodearse de garantías y seguridades, y creo que el país está en circunstancias de procurar atraerse capitales. Es la primera Empresa norte americana que viene á nuestro suelo: es la primera vez que el capital yankee viene á colocarse en el Perú, y yo, señores, viendo lo que ha pasado en Méjico, que mediante la afluencia de capitales yankees se ha transformado completamente, deseo que vengan, también, al Perú, los capitales norte americanos.

Por mi parte, descarta que la Empresa Jones se llevase á cabo: descartaría para ella, como para toda empresa extranjera que viene al país, muy buenas utilidades, porque ese será estímulo para que nuevos capitales vengan á buscar colocación y tenga el país lo que principalmente le falta para su progreso: el capital extranjero.

El señor Aspíllaga.—Excmo. Señor:—Es de felicitarse que la reconsideración pedida por el H. señor Carranza, haya dado lugar á que se mantenga un debate tan ilustrativo

en una de las concesiones que pide el empresario Jones que, quizá, pasó completamente desapercibida para nosotros, en la sesión de ayer.

Tengo motivos para conocer el desarrollo que ha tomado hasta hoy la proyectada Empresa para construir un ferro-carril de Chérrepe á Hualgayoc; y esta negociación que en su principio se había presentado como de simple interés particular en el orden minero, ha ido tomando mayores proporciones conforme se han hecho los estudios, tanto por los que tienen la concesión aquí, como por los capitalistas que ofrecen su dinero en Estados Unidos, encomendando á una importantísima comisión de Ingenieros los estudios del ferro-carril entre Chérrepe y Hualgayoc. En su origen se creyó que este ferro-carril podría hacerse con las concesiones que se pidieron; tenía por base una gran explotación carbonífera en el asiento mineral de Hualgayoc y ahora se presenta la posterior solicitud del empresario ó concesionario Jones, para cuya Empresa no bastan los privilegios que concede la ley general sobre construcción de ferro-carriles, insistiendo en obtener mas amplios privilegios á fin de que se pueda construir ese ferro-carril por una empresa norte americana. Pero resultó que, informados de la naturaleza de la negociación, los capitalistas en Estados Unidos parece que no encuentran suficientes garantías en las bases que primero se proyectaban, es decir, que el ferro-carril fuese únicamente construido para el servicio de una empresa minera; y formando una combinación mas vasta, enviaron la comisión á cargo de uno de los Ingenieros Civiles mas acreditados de Norte-América.

En vista de esos estudios, hechos posteriormente por la comisión, parece que no es suficiente aliciente el manto carbonífero de esa región, y de allí que se desarrollara en los interesados el apetito de nuevas concesiones, para asegurar mejor el éxito de la nueva Empresa. En tal virtud, no solo se pide la extensión del privilegio á treinta años, sino tambien una compensación de terrenos para el caso de que la Empresa no pudiera aprovechar de lo concedido ántes en el trayecto que recorra la línea, y los Ingenieros, comprendiendo que nece-

sitaban despertar mayor interés en el capitalista, han querido poner la línea férrea á cubierto de toda competencia en la zona de tierras que comprende los paralelos de Chota y Huanchaco.

Es posible que el desarrollo de esta Empresa tenga los peligros que nos ha indicado el señor Carranza. Su Señoría nos ha dicho que, con esa concesión, podría virtualmente la Empresa convertirse en dueño de una vasta extensión de territorio, y no solamente podría tener una alta influencia en el desarrollo industrial y agrícola sino, lo que es mas peligroso, á juicio, de Su Señoría, monopolizar toda la minería de esa zona.

Esta es la parte más grave de las razones de Su Señoría y la única que, á mi juicio, debería tomarse en consideración.

El establecimiento de nuevas industrias y la importación de capitales, tienen que ser motivos, entre nosotros, de verdaderos sacrificios.

El Perú, aparte de la desconfianza que inspira por la falta de solidez en su organismo político, ofrece poco atractivo á los capitales, por la distancia que separa la costa de las regiones explotables; por esta distancia al litoral en que se encuentran sus riquezas; de modo que los interesados por emprender esta obra, han querido asegurar más y más el éxito de ella, para la adquisición de los mismos capitales, juzgando insuficiente la riqueza carbonífera, y como aliciente mayor procurar alejar toda competencia; por eso determinan una zona dentro de la cual no es posible que se pueda construir otro ferro-carril á la misma región.

En vista de tales razones, y tratándose de un asunto de la mayor importancia, cuya aceptación ó rechazo puede servir de precedente para futuras empresas, rogaria á la Comisión que este dictámen volviese á ella para que, en vista de lo expuesto-cambiase ideas con los mismos interesados, procurando alcanzar una solución que, al mismo tiempo de ser compatible con los intereses públicos, satisfaga las aspiraciones de una empresa que realizándose, podrá prestar importantes servicios al país y á sus industrias.

El H. señor Carranza cree que esta Empresa es únicamente minera; pero según mis informes, tiene un porvenir más vasto. Esta línea ha de recorrer

importantes centros agrícolas, admitiendo que ella parta de Chérrupe y atraviese el valle de Zaña, donde hay tantos fundos que se dedican al cultivo de la caña de azúcar del arroz y otras producciones agrícolas, las que se desarrollarían con el fomento que indudablemente esa línea prestará a la agricultura; y avanzando al interior se encuentran fundos en que la misma agricultura adquirirá bastante desarrollo, de modo que no solo se debe conceder á esta línea la importancia que le dá el señor Carranza, sino que también lleva en sí el germen de un gran desarrollo agrícola é industrial, puesto que pondrá en comunicación importantes poblaciones de las Provincias de Chota y Hualgayoc.

Por estas razones, Excmo. Señor, me parece que, antes de votar las artículos, en la reconsideración solicitada por el H. señor Carranza, creo que este asunto debe volver á la Comisión para que ésta, en vista de las observaciones hechas, pueda conferenciar con los interesados y ver si pueden llegar á un resultado que ponga en armonía los intereses públicos con los de la Empresa.

El señor Zegarra.—La Comisión, antes de dar su dictámen, ha conferenciado con los interesados y para ilustrarse más, llamó á su seno al H. Senador por Cajamarca.

Así es que le rogaría al H. Senador por Lima se sirviera expresar en qué puntos pudiera basar una discusión con los señores empresarios? ¿qué reducción ó variación indicaría Su Señoría? porque el único punto del cual he oído hablar con cierto tezon, es el de la zona. Esta se ha discutido muchísimo con los empresarios y ellos se han aferrado á la zona comprendida entre Chota y Huanchaco; pero la Comisión no se habría extendido en la forma que lo ha hecho, si antes no hubiera consultado con personas que le merecen fé por ser del lugar y tener propiedades allí, como el H. señor Villanueva, representante por Cajamarca, quien podrá dar á la H. Cámara más detalles sobre el particular.

El señor Aspillaga.—Como se trata de establecer bases para un contrato, he creído que antes de desahuciar á uno de los contratantes debe insistirse en ver si puede modificar su pretensión.

Me parece que los dos puntos prin-

cipales sobre los que ha recaído la impugnación del H. señor Carranza, son: 1º. la concesión de terrenos que se hace; y 2º. la zona que se fija para que, durante los 30 años de privilegio, no se pueda construir otro ferrocarril. Se ha manifestado, también, el temor de que podría hacerse el empresario dueño de una zona mineral tan importante, impidiendo en ella la denuncia de minerales con daño de las empresas que pudieran desarrollarse en esa región.

Teniendo en cuenta estas consideraciones, me parece que los señores de la Comisión podrían discutir nuevamente, con el concesionario, y ver si se puede llegar á un término satisfactorio para ambas partes; es decir, para el país y para el empresario.

A la concesión de tierras no le doy importancia, porque comprendo que cualquiera empresa ó particular puede solicitar tierras para colonizarlas y cultivarlas en la misma forma que las ha tomado la Peruviana; pero lo que considero chocante es que, tratándose de concesiones sobre ferrocarriles, se junten dos cosas distintas: concesión de tierras, y concesión de franquicias y privilegios para ferrocarriles; y que se haya deducido de un derecho condicional una obligación á firme, para conceder cierta extensión de terrenos.

Eso es lo único que me ha extrañado, aunque esta observación mas bien se refiere á la forma que al fondo, por que respecto á la misma Empresa, se le puede conceder los terrenos que solicita, conforme á las demás leyes que los han concedido á otras Empresas semejantes.

No haré sobre este punto más hincapié, pues para mí no tiene gran importancia la concesión de terrenos, una vez que se determinen las condiciones para su explotación; pero respecto á la observación del H. señor Carranza, creo que bien merece que la Comisión se ocupe de ella, con los interesados en el ferrocarril.

El señor Tóvar.—Excmo. Señor:—Hay que fijarse en un punto que es esencial.

¿Si la línea ferrocarrilera se hace sin privilegio.....

El señor Presidente.—(interrumpiendo.)

Permitame Su Señoría que le pregunte si vá á hablar sobre lo principal de la cuestión ó sobre el aplaza-

miento pedido por el señor Aspillaga.

El señor Tóvar—(continuando.)

Voy á oponerme, Excmo. Señor, á ese aplazamiento.

No podemos nosotros entrar en nuevas combinaciones, porque ya lo ha dicho el H. señor Zegarra: hemos pedido lo menos pedible; yo en esa materia quizá poco del defecto de dar lo menos posible.

Hemos tenido tres largas entrevistas con el señor Jones y ha acabado por decirnos: si no se me dá la concesión que solicito de la faja de terreno, no puedo hacer la línea, porque desde que yo quiero un privilegio es para que nadie venga durante cierto tiempo á perjudicar los capitales q' vamos á traer para extender la línea; si hay algún punto en que merezca la pena de hacer línea en esa zona, la hemos de hacer con más ventaja.—Y esto es claro, desde que está en sus intereses. Si hay algún puntorico en esa línea á nadie le será más fácil que á la empresa á que representa, construir un ramal del punto principal.

Cualquiera línea, Excmo., Señor, puede causar á los mineros el daño que temen los Senadores SS. Carranza y Aspillaga: Bastaría que se hiciera otra línea paralela con el objeto de proteger á los mineros y en el mismo punto. Eso es lo que el empresario teme, porque es el primero que introduce los capitales, y nadie va á emplearlos para que se le haga competencia.

Aquí se quiere, simplemente, el derecho de hacer la línea entre los meridianos comprendidos entre Cajamarca y la costa y los paralelos de Huanchaco y Chota ¿Qué vá á decir la Comisión á ese caballero? ¿Le vá á decir que tenga la bondad de consentir que se haga una línea paralela á ésta? Nos contestará qué no tiene garantías para traer capitales de los Estados Unidos, y que necesita una zona á la que no venga nadie á hacerle competencia á su línea.

Me parece que esto está claro, por que á cualquier punto á donde sea necesario llevar una línea, que sea importante, nadie la ha de hacer con más interés que él.

Sin embargo, si la H. Cámara ordena que el dictámen vuelva á la Comisión para que ésta conferencie con el empresario, y conforme á la dis-

cusión procure reducir la zona del privilegio en que se ha de extender el ferrocarril, la Comisión obedecerá y procurará cumplir con su deber, aunque no estoy por el aplazamiento, puesto que la Cámara tiene facultad para reducir lo que le parece excesivo.

El señor Ortiz de Zevallos—Antes de que V. E. se sirva hacer la consulta, desearía saber de los HH. miembros de la Comisión qué contestación han dado á la observación, para mí justa y única, que se opone al proyecto, hecha por el H. señor Philipps. Esa es para mí la cuestión principal: que esa línea no pueda ser atravesada por otra línea ferrocarrilera, estando, como está, en proyecto la construcción de un gran ferrocarril, que se hará ó no se hará, y que debe atravesar la América.

Como ningún otro señor hiciera uso de la palabra, S. E. hizo la consulta y la Cámara resolvió que el dictámen volviera á la Comisión, con el objeto indicado; y siendo la hora avanzada se levantó la sesión.

Por la Redacción—

MANUEL M. SALAZAR.

21.ª Sesión, del Viernes 27 de Setiembre de 1895

(Presidencia del Sr. Dr. Olachea.)

Abierta la sesión con asistencia de los HH. señores Senadores Polar, Arana, Aspillaga, Alvarez Saez, Bryce, Boza, Bejarano, Castro Zaldivar, Cayo y Tagle, Carranza, Cárdenas, Cabrera, Dyer, Flores, Gamboa, García, Yéssup, Loli, Luna, Lama, Montoya, More, Normand, Navarrete, Ortiz de Zevallos, Olachea J. A., Peña y Coronel, Paredes, Seminario y Váscones, Tenaud, Tovar, Villanueva, Vargas, Ward, Philipps y Egui-guren, Secretarios; fué leída y aprobada el acta de la anterior.

Se dió cuenta de los siguientes documentos:

OFICIOS

Del señor Ministro de Justicia, participando que ha pasado para informe á la Corte Superior de este Distri-