

3.º inciso 3.º de la ley de 8 de Octubre de 1891, sin pedir dictámen al Fiscal, salvo en las cuestiones sobre jurisdicción.

Art. 7.º Organizado el recurso de queja en la Cortes Superiores que no sean la de Lima, los Presidentes de éstas elevarán el recurso y las copias á la Corte Suprema bajo de responsabilidad, si el interesado lo pidiere, en la misma forma en que se remiten los autos cuando se admite el recurso de nulidad. La certificación del Administrador de Correos en que conste no haberse hecho esa remisión inmediata, es bastante para que declare la indicada responsabilidad.

Es copia del dictámen y proyecto aprobados en la Cámara de Diputados.

Lima, Agosto 14 de 1893.

*Luna y Peralta*

El señor Presidente.—No estando en conformidad el dictámen de la Comisión de Legislación con el proyecto venido en revisión de la otra Cámara, se pone en discusión el proyecto.

El Sr. Ortiz de Zevallos.—Excmo. Sr.—Pido á V. E. que se sirva, antes, consultar á la Cámara el aplazamiento de este proyecto, mientras no se publique, no sólo el dictámen, sino también el proyecto, porque de otra manera no puede conocerse perfectamente en todos sus detalles, poniéndolo en discusión tan de ligero.

El señor Presidente.—El dictámen está publicado.

El señor Ortiz de Zevallos.—Pero no el proyecto, Excmo. Señor, y me parece muy conveniente publicarlo.

El señor Lama.—Entiendo, Excmo. Señor, que este proyecto de ley está íntimamente relacionado con el proyecto remitido por el Supremo Gobierno, que pasó también á la H. Comisión de Legislación, por lo que me parece que sería muy conveniente que se suspendiese la discusión de este proyecto hasta que la H. Comisión presente dictámen sobre el proyecto remitido, por el Supremo Gobierno.

El señor Presidente.—No tiene relación ninguna un proyecto con otro, H. señor: el proyecto del Gobierno es de organización y el que actualmente se discute es el de sustanciación, determinando los casos en que deba ó no admitirse el recurso de nulidad.

El señor Ortiz de Zevallos.—Me parece, Excmo. Señor, que así delijero no puede discutirse esta proposición, sin que antes conozcamos perfectamente el proyecto; por esto vuelvo á pedir á V. E. que ordene su publicación.

Hecha la consulta respectiva por S. E., la H. Cámara acordó aplazar la discusión hasta el Lunes inmediato, con el fin indicado.

Después de lo cual S. E. levantó la sesión para pasar á secreta.

Por la Redacción.—

MANUEL M. SALAZAR.

22.ª Sesión, del Sábado 28 de Setiembre de 1893.

(Presidencia del Sr. Dr. Olaechea)

Abierta la sesión con asistencia de los HH. SS. Senadores Polar, Arana, Aspíllaga, Alvarez Saenz, Bryce, Boza, Bejarano, Castro Zaldívar, Cayo y Tagle, Carranza, Cárdenas, Cabrera, Dyer, Flores, Gamboa, García, Jessup, Loli, Luna, Montoya, More, Normand, Navarrete, N. de Guzman, O. de Zevallos, Olaechea J. A., Peña y Coronel, Paredes, Seminario y V. Tenaud, Tóvar, Villanueva, 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, en contestación al que se le dirigió relativamente á que informe en el proyecto sobre construcción de una línea telegráfica que comuniqué el distrito de Nepeña con la ciudad de Recuay, que en la fecha

ha pedido el informe respectivo á la Dirección de Telégrafos.

A la comisión de Obras públicas.

Del mismo señor Ministro, comunicando que, conforme lo ha solicitado el H. señor Luna, se ha hecho el cablegrama al señor Prefecto de Apurimac, para que requiera á don Enrique Samanez á fin de que devuelva el proyecto que, en 1893, llevó consigo, sobre la creación de un colegio de instrucción en Andahuaylas.

Con conocimiento del expresado señor, al archivo.

Del señor Ministro de Hacienda, acompañando copia del informe emitido por la sección de Aduanas de ese despacho, en el que consta el rendimiento del impuesto de movimiento de bultos por los años de 1893 y 1894, satisfaciendo, así, el pedido que al respecto se le ha hecho.

A la Comisión principal de Hacienda.

De S. E. el Presidente de la H. Cámara de Diputados, mandando, en revisión, el proyecto de ley sobre letras de cambio.

A la Comisión auxiliar de Legislación.

Del señor Juan Ignacio Elguera, Tesorero que fué del H. Senado en la Legislatura de 1893, remitiendo la razón que, por indicación del H. señor Aspíllaga, se le ha pedido, de lo pagado y de lo que aun se adeuda por sus emolumentos á los señores Senadores de esa Legislatura, con la designación nominal de dichos señores.

A conocimiento del señor Aspíllaga.

#### PROYECTOS.

De los señores Lama y More, para que se hagan extensivas al Departamento de Ayacucho y á los que se encuentren en idénticas condiciones, las disposiciones contenidas en el proyecto presentado por los HH. señores Senadores por el Departamento de Piura.

A la Comisión que conoce del proyecto principal.

De los señores Olaechea J. A., Baza, Ward, Vargas y Montoya, para que se exonere del impuesto de movimiento de bultos á los vinos y aguardientes de uva que se elaboren en la República, y á los embases vacíos que se devuelvan de los lugares de consumo á los de producción.

A la Comisión principal de Hacienda.

#### DICTÁMENES.

De dos de la Comisión de Infracciones, con una firma cada uno, en el proyecto del señor Montoya, por el que se declara nulos los acuerdos, leyes y resoluciones de la Legislatura de 1894, así como todos los actos administrativos de los gobiernos Borgoño y Cáceres.

De la Comisión de Obras Públicas, modificando su anterior dictámen en el expediente sobre la construcción del ferrocarril de Chérrepe á Hualgayoc.

A la orden del día los anteriores dictámenes.

#### SOLICITUDES

De don José Navarro, jefe que fué de la Sección de Obras Públicas del Ministerio de Gobierno, para que se agregue el presente recurso á los antecedentes que existen en la Comisión de Presupuesto de esta H. Cámara, con el objeto que indica.

A sus antecedentes.

De doña Isabel Cortez Barrios, pidiendo se indulte á su padre (adoptivo) Cosme Cortez, del tiempo de condena que le falta.

A la Comisión de Justicia.

Antes de entrar á la orden del día, el señor Jessup pidió que se pasase á sesión secreta.

S. E. indicó que, oportunamente, sería atendido el pedido de Su Señoría.

El señor Cárdenas pidió que se excitase el celo de la Comisión de Poderes, para que se sirva despachar el expediente electoral del Departamento de Loreto.

Hecha por S. E. la recomendación del caso, el señor Luna, Presidente de la Comisión aludida, expuso las razones que ésta había tenido para no dictaminar hasta ahora, acerca del expresado expediente.

El señor Peña y Coronel, pidió que se oficiase á la H. Cámara de Diputados, con el fin de que remita los antecedentes relativos á la ley vigente sobre Bancos hipotecarios, y que se oficie al señor Ministro de Hacienda, para que se sirva informar acerca del orden en que se hace la recaudación de los impuestos de alcoholes y tabaco.

Así se dispuso.

El señor Luna, hizo el siguiente pedido:

Cúmpleme manifestar á la H. Cámara, que el expediente remitido por el Ministerio de Gobierno, á mi solicitud sobre la cuestión «agua de Lima», y que se ha pasado á mi conocimiento, se relaciona únicamente con las últimas gestiones hechas por el ex-Prefecto de Lima, señor Olavegoya, oponiéndose á que la Empresa del Agua cortase el servicio á sus consumidores, por la falta de pago de la pensión, conforme á la tarifa establecida por ella; y si hasta este momento he seguido guardando silencio, respecto á mi exigencia, en cuanto á los otros expedientes, que se me dijo estar al despacho en la Municipalidad, ha sido por no entabrar la acción de ésta. Pero como con ninguno de éstos expedientes tiene relación alguna un otro expediente, que no sé si existe en el Ministerio de Gobierno ó en la Municipalidad, pido á V. E. se sirva disponer, se pase un oficio, por los señores Secretarios, al señor Ministro de Gobierno, pidiéndole remita el expediente á que me refiero, que comenzó por demanda, á nombre de la Municipalidad, de nulidad y rescisión del privilegio concedido á la Empresa del Agua, y que terminó por una transacción por la Municipalidad de Lima, y aprobación del Gobierno que se inauguró el año de 1872.

En previsión de que, el Ministro de Gobierno pudiera contestar que ese expediente no existe en el archivo de su despacho, pido se le diga, también, que tenga la bondad de ordenar, se investigue su paradero, registrando los correspondientes libros de «tomas de razón» y libretas de entregas de expedientes, hasta dar con él; para que de esta manera se llegue á saber si está en el archivo del Ministerio de Gobierno ó en la Municipalidad.

Así se acordó.

El señor Cayo y Tagle, que se trajesen al despacho, para su debida tramitación, el expediente que en la Legislatura de 1893, vino en revisión, relativo al ferro-carril de Lima á Pisco.

Se accedió al pedido de Su Señoría.

El señor Bejarano, pidió que se oficiase al señor Ministro de Gobier-

no, para que se sirva remitir una razón de los terrenos adjudicados para la colonización de la parte oriental de Sur á Norte de la República, á particulares ó corporaciones hasta la fecha.

S. E. accedió al pedido.

#### ORDEN DEL DIA

Se leyó y puso en debate el siguiente dictámen:

#### COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS

Señor:

Por mandato de V. E. y atenta vuestra Comisión á las discusiones de los dias 25 y 26 del presente, ha conferenciado con el empresario maduramente y pasa á presentaros las conclusiones siguientes sobre las modificaciones que el Ejecutivo ha pedido del Congreso en el proyecto y contrato del ferro-carril de Chérrépe á Hualgayoc.

Artículo 1.º El privilegio del tiempo para la explotación del ferro-carril de Chérrépe á Hualgayoc y sus ramales será por veinte años, de conformidad con la resolución legislativa de 16 de Noviembre de 1892, y deberá extenderse esta exclusiva á una zona comprendida entre los paralelos de Chota y Huanchaco, por el Norte y por el Sur, respectivamente; las orillas del mar por el Oeste y por el Este los linderos del Este del Departamento de Cajamarca, pudiendo partir dicho ferro-carril de cualquier punto del litoral comprendido en esta zona.

Artículo 2.º No obstante el privilegio anterior, si, vencido el primer año, se presentare alguna otra persona ó compañía que proponga realizar la obra proyectada ú otra de la misma especie, dentro de la zona cedida, el contratista afianzará el cumplimiento de sus obligaciones, depositando en arcas fiscales diez mil soles de plata.

Artículo 3.º Si por no haber terrenos fiscales á uno ú otro lado de la vía no se pudiera llevar á cabo la adjudicación de un kilómetro, concedido por la cláusula 2.ª del decreto supremo de 18 de Noviembre de 1892, se le concederá á la Empresa una área de terreno equivalente á doscientas hectáreas por cada kiló-

metro de ferro-carril, debiendo, en tal caso, designar éstas, dentro del plazo señalado para dar principio á los trabajos. La designación expresará el lugar donde se encuentran los terrenos indicados y la especificación de todas las circunstancias necesarias para reconocerlos; quedando sujeta esta concesión de un modo expreso, á lo dispuesto, por la ley de 26 de Octubre de 1888 y el decreto supremo, de ella derivado, de 29 de Octubre de 1888.

Artículo 4.º En el caso que llegase á construirse la línea intercontinental dentro del plazo señalado por este privilegio, el concesionario ó quienes lo representen no podrá oponerse á la travesía de dicho ferrocarril por la zona privilegiada.

Artículo 5.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 Tesorería Departamental, la que aplicará el dinero aludido al fomento de la Estadística de Obras Públicas.

Artículo 6.º La Empresa queda facultada para adoptar el ancho de la vía que creyera conveniente, no siendo, en caso alguno, menor que el de noventa centímetros, señalado en la ya citada concesión de diez y ocho de Noviembre de 1892.

Dése cuenta—Sala de la Comisión—Lima, Setiembre 27 de 1895.

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

El señor Carranza—Desearía que se leyese la concesión, para saber en qué término quedaba; porque lo que acaba de leer el señor Secretario es, simplemente, la parte de ampliaciones de la concesión que no está conforme con los términos generales de la ley de ferrocarriles. De modo que parece esta concesión como una concesión particular, que sale ó se aparta de la ley general de ferrocarriles; y tal carácter le vá á dar el concesionario; por lo que desearía saber, Excmo. Señor, en qué términos quedaría, en definitiva, la tal concesión.

El señor Eguiguren—Su Señoría desea entónces que se lea el contrato primitivo, para hacer resaltar las diferencias que se noten con el que está en debate. Debo advertir á Su Señoría, que este negociado no se ha

hecho en conformidad con la ley general de ferrocarriles del año de 1893, sino que se deriva de una resolución especial dada antes de que se expidiera la ley general de ferrocarriles, que lleva la fecha del año 93. La resolución legislativa sobre el ferrocarril de Chérrepe á Hualgayoc, es del año 1892, y conforme á esta última resolución es que este asunto fué elevado á escritura pública.

El señor Secretario leyó el supremo decreto de 18 de Noviembre de 1892, ya publicado en sesión anterior, haciendo notar las modificaciones obtenidas del empresario.

El señor Carranza.—Por la lectura que acaba de dar el señor Secretario á los convenios celebrados entre el empresario Sr. Jones y el Supremo Gobierno, veo que realmente se han cautelado los intereses del Estado obligando á la Empresa, bajo pena de multa, y cancelación del privilegio, en caso que no se lleve adelante la obra en determinado tiempo, por lo que quedo gratamente satisfecho.

Queda, pues, solo en discusión la objeción seria que hice respecto al privilegio de la zona entre dos paralelos que abrazan 30 leguas marítimas de Este á Oeste y de Norte á Sur.

La Comisión, por cuyos miembros tengo especial deferencia, y á la que reconozco competencia y capacidad, no ha explicado á la Cámara cual es la razón que ha tenido para extender el privilegio á tan extensa zona.

Por que para otorgar una concesión semejante, hay necesidad de que la compensación sea igual, y yo no veo qué causa ha podido influir para conceder un privilegio que comprende mil doscientas leguas cuadradas. Debe suponerse que este ferrocarril es de una importancia tan resaltante que es patriótico y conveniente otorgarle la concesión; pero yo no veo, Excmo. señor, esta resaltante importancia, como lo voy á manifestar.

Esa extensa zona que vá desde la orilla del mar hasta el interior, tiene dos partes: la costa y la sierra. ¿En la parte de la costa se van á atravesar muy férces terrenos que tienen una gran perspectiva con este ferrocarril? ¿La zona correspondientes á la sierra es tan rica que, agrícola y comercialmente hablando, el ferrocarril va á prestar un gran desarrollo propor-

cionado á la importancia de la concesión; y, por último, el ferrocarril va á ocasionar el ingreso de una gran inmigración de raza europea á esa region para aumentar con ella y por consiguiente aumentar su riqueza? Estos son los tres puntos de que voy á ocuparme, y sobre los que hubiera querido que la Comisión hubiese manifestado sus razones, por que indudablemente las tendrá en su mente, y yo desearía oírlas.

Esta es una concesión Excmo. Señor, permítaseme la palabra, tan extraordinaria, como fuera de razón, pues si se concede tal privilegio es de suponerse que la importancia del ferrocarril es proporcionada á la inmensa concesión que se les hace.

El fundamento que ha tenido el señor Jones para pedir esta concesión es para mí fuera de razón, por que, en primer lugar, esta vá á ser una línea esencialmente minera, y esto está fuera de toda discusión; y por consiguiente, ese ferrocarril atravesando esas regiones incultas y pobres, prestará en mi concepto un desarrollo muy limitado á la agricultura y á la industria. Por consiguiente no es aliciente para el tráfico como sucedería tratándose de regiones fértiles susceptibles de un desarrollo brillante y rápido por que al principio la compañía perdería, pero al fin la esperanza de un gran desarrollo en el tráfico, remuneraría las pérdidas. Pero desde que no hay esta esperanza; desde que el ferrocarril de Chérrepe á Hualgayoc se hace con el objeto de llevar adelante un negociado minero, más ó menos importante en grandes mantos de carbon ó de cualquiera otra sustancia mineral, á las cuales vá á dar valor la construcción de este ferrocarril, y si se vá, pues, á construir esta línea con este objeto, cómo es posible que esta Empresa tema competencia alguna?

Esto es exactamente igual á lo que sucedería á un hacendado de la costa, que tuviese un ferrocarril de diez leguas y que este ferrocarril partiese de las oficinas de la hacienda al mar para exportar su azúcar ¿no sería ridículo, que pidiera ese dueño de la hacienda privilegio para su ferrocarril de diez leguas, con el objeto de que nadie pudiera construir ferrocarril en su hacienda? Esto es absur-

do porque ¿quién se atrevería á construir un ferrocarril en la hacienda?

Si se alegrara siquiera, para asegurar la utilidad ó ganancia, que el privilegio se necesita para evitar la competencia á los ramales que tuviera esa línea en la costa habría una razón; pero en este mismo caso, ¿quién va á establecer competencia á los ramales de esa Empresa?

Otro debe ser el interés del señor Jones: durante veinte ó treinta años, esas 1200 leguas cuadradas no serán explotadas en sus riquezas minerales por ninguna otra Compañía, para beneficiarlas según el estado de ellas y dejar sin explotación la mitad de esos territorios, mientras la otra mitad está explotada por el que tiene privilegio; porque no es muy racional suponer, que una vez obtenido ese resultado, todas esas riquezas minerales entren en explotación; desde que es evidente, que ninguna Empresa grande irá á importar capitales en una zona mineral de la cual no puede trasportar sus minerales por ningún ferrocarril.

Si cae bajo la acción del ferrocarril el desarrollo de los minerales de toda la zona, no tiene porqué pedir privilegio el Empresario y si no cae la acción del ferrocarril sino sobre una parte de esa zona ¿qué derecho tendría el empresario ó la compañía respecto de la otra parte para decir ni usted explota ni yo exploto? Eso sería original. Así es que todo está probando que la exigencia de la Compañía Jones se extiende hasta el caso de que ninguna Compañía puede explotar riqueza mineral alguna en el área encerrada entre los dos paralelos que he indicado y que comprenden la base de la cordillera por un lado y el mar por otro.

En mi concepto, semejante concesión no debe hacerse, porque no es justa, no es equitativa y porque no responde á ninguna necesidad real para el Empresario del ferrocarril entre Chérrepe y Hualgayoc. Deseo pues, que la H. Comisión exprese las razones que ha tenido para pedir que se hagan al empresario tales concesiones.

El señor Zagarra—Excmo. Señor:—Me ha extrañado muchísimo oír los conceptos que ha emitido el H. señor Carranza. En primer lugar, diré á S. S.<sup>as</sup>, que las razones que ha tenido la Comisión para aceptar ese proyec-

to, han sido ya indicadas; y juzgo innecesario repetir las.

Los capitalistas que llegan al país tienen un natural temor, fundado, desgraciadamente, en los hechos de nuestra vida política, y por esto tratan de rodear sus capitales de todas las garantías que ellos creen necesarias.

Lo ha dicho el H. señor Carranza: esta Compañía es, esencialmente minera; vá á hacer un fuerte desembolso y á emprender, no solo la construcción del ferrocarril sino tambien el laboreo de minas. Pues bien: esta Compañía y estos capitales que se proponen: desarrollar el comercio, explorar, descubrir y explotar minas en la zona señalada y quieren estar protegidos contra la competencia que cualquier otro ferrocarril pudiera hacerles en aquellas regiones. Que un ferrocarril se construya de Chérrupe á Hualgayoc, no es suficiente seguridad para que impida que otra compañía le haga competencia, como lo ha dicho el H. señor Carranza; ó lo será tan solo en una faja angosta de 5 ó 6 leguas de distancia. Pero á la indicada zona y para llegar á sus minerales, se podrá penetrar á 10 ó 12 leguas al Sur, por uno de los férces valles, burlando así la seguridad que busca el concesionario; y este temor es el que obliga á los capitalistas á pedir un reguardo para sus capitales, de manera que nadie pueda penetrar en esos sitios y establecer un ferrocarril para hacerles competencia, porque entónces no obtendrían las ganancias que esperan sacar.

Ahora, el que la Compañía quede dueña absoluta de los minerales, tampoco es cierto; porque la ley ampara á todos, y además, se pueden formar compañías mineras independientes de ésta; no pudiendo el concesionario, en ningún caso, negarse á la traslación de los materiales que se necesitan para su fomento, ni al transporte de sus minerales; así es que no creo que pueda acapararse, toda la industria minera como parece temerlo Su Señoría.

Ha dicho Su Señoría que el país no reportará ventajas de esta concesión, sino que será la Compañía la única que las obtenga; pero ya hemos visto, que según nuestras leyes mineras, cada pertenencia tiene que pagar una cantidad, y hoy mismo entiendo

que antes de que se establezca la línea, ha habido denuncias por más de 200 pertenencias que se preparan para aprovechar de la construcción de este ferrocarril. Ojalá que el concesionario denunciara millares de pertenencias. Sería una gran entrada para el país, y, sin embargo, considera el H. señor Carranza que no hay remuneración en la explotación de esa zona. Yo creo, pues, que el país encontrará ámplia remuneración, concediendo el privilegio para la construcción de ferrocarriles en esta zona.

El señor Carranza—Excmo. Señor: Veo que he sido muy desgraciado para expresarme con claridad; por que hace dos sesiones que estoy tratando el mismo asunto, sin lograr hacerme entender.

Sostengo que no hay competencia posible para el ferrocarril que se trata de implantar, y se me contesta, con argumentos que no corresponden á lo que yo afirmo. No se me dice cómo puede hacerse la competencia, y se habla vagamente de que habrá competencia. Voy á ver si haciendo comparaciones, algo gráficas, se aclaran mejor las ideas.

Hay, por ejemplo, una compañía que pide privilegio para hacer un ferrocarril del Callao á Yauli, punto mineral del Centro; y esta compañía dice, después: el privilegio no solo se refiere á que ninguna otra construya un ferrocarril entre estos puntos, sino que se estenderá la prohibición á toda línea que pudiera hacerse desde la zona de Huacho hasta la del Callao, en una extensión, más ó menos, de 40 leguas que, partiendo del mar, pase al interior.

Esta petición equivale á esta otra: nadie podrá denunciar ni trabajar minas en la región comprendida entre Yauli y el paralelo que pasa por Huacho y la cordillera hasta el Cerro de Pasco. Semejante solicitud, llamaría la atención, se pedirían explicaciones por lo extravagante del pedido; y esto es lo que parece haber descuidado la H. Comisión.

Si esta compañía diera por esplicación de este privilegio sobre una zona, tal, como la que acabo de indicar entre Huacho y Lima, el temor de que á cualquiera se le ocurriese hacer otro ferrocarril de la costa á Yauli, aparecería esta razón tan original, por no decir ridícula, que se tendría

por burlesca; porque ese ferrocarril, en competencia para explotar aquellos minerales de Yauli, sería como el de un empresario que llevaría una línea férrea á casa ajena, lo cual es una suposición absurda; puesto que las minas de Yauli eran de propiedad de la primera compañía ferrocarrilera.

¿Cómo el que vá á construir un ferrocarril del Callao á Yauli para traer sus propios minerales, temería jamás competencia de ninguna otra compañía que extendiera rieles á Yauli?

Quizá fuera posible que se pudiera hacer un ferrocarril paralelamente al privilegiado, para llegar á una zona situada entre Yauli y el Cerro de Pasco, con el fin de explotar minas; pero, en qué dañaría á la primera empresa este nuevo ferrocarril?

La empresa no se había propuesto trabajar minas en esa zona y, por consiguiente ningún interés tendría en ella. Con el ferrocarril que la Empresa privilegiada construyese podría hacer todo el tráfico que quisiera y tendría también el privilegio sobre los ramales que se desprendiesen de la línea principal, siendo esto suficiente para darle sería garantía contra toda posible concurrencia de otras compañías. Por mas que aguzó mi ingenio no comprendo competencia posible para una empresa en tales condiciones. Pues bien, tales son las de la empresa Jones.

Lo que debe pedir, y con razón, es que ninguna otra haga otro ferrocarril dentro de la zona de desarrollo natural de la línea que se propone estender desde Chérrepe hasta Hualgayoc.

Ahora, si tiene la esperanza que el desarrollo de su ferrocarril abraze una extensión más ó menos vasta para sacar más provecho de su tráfico, no necesita garantizar este interés con un privilegio que nada tiene que hacer con él. No habiendo, pues, temor de competencia por ningún lado, no se puede explicar uno la razón porque se pide la exclusividad sobre mayor espacio de territorio. Esa pretensión denuncia, claramente, un interés distinto al que se liga al ferrocarril.

Por otra, parte Excmo. Sr., esta discusión ya cansa. No me entiendo, ó yo no entiendo lo que dice la H. Comisión de Obras Públicas. No constan las razones que doy contra el dictamen; y la H. Cámara debe estar

ya cansada como yo estoy fatigado.

El señor Luna—Necesito, Excmo. Señor, dejar constancia del voto negativo que tengo resolución de dar al contrato de cuya modificación se está tratando.

A mi juicio, preciso es no confundir el privilegio á la concesión de un ferrocarril, por cierto tiempo, con la concesión de una zona determinada de territorio, que es como entiendo la cuestión en debate.

Si desgraciadamente el pasado del Perú, en que hacen mucho hincapié los miembros de la Comisión de Obras Públicas, y los frecuentes desórdenes políticos del país despiertan los recelos de los capitalistas que vienen á emprender grandes obras, no debe concluirse, por eso, que debe otorgárseles una concesión que pudiera llamarse predataria, como ellos pretenden; tal es, que se ceda hoy una zona del territorio del Perú; porque, como ya lo ha expresado el H. señor Carranza, Senador por Ayacucho, si esa empresa pudiera tener la idea de explotar esa zona territorial durante veinte años, podría concedérseles: pero como lo dan á entender los miembros de la Comisión de Obras Públicas, que se les dá esos terrenos como garantía, digo, que no es la exclusiva del ferrocarril sino la cesión temporal de esa zona, la que se les hace; de tal manera, que ni el Estado ni otro particular pueden explotar ese territorio.

Después de nuestros pasados disturbios, es ya necesario que pensemos en tener el buen sentido de que el país conserve la paz pública. Esa es la verdadera garantía, y para ésto es necesario que, mandatarios y mandados cumplan con la ley, para que exista siempre la moralidad pública y política.

Estas consideraciones y otras que por haberse hecho ya muy dilatada esta discusión me abstengo de enunciar, me obligan á dar mi voto negativo.

El señor Tóvar—Excmo. Señor.—El temor de que más tarde viniera una competencia poderosa, es porque la Empresa pide la extensión de una zona como la que se le va á dar.

Teme que por el valle de Chicama, que es muy fácil de construir una línea, dando la vuelta por allí, se introduzca cualquiera empresa á Hualga-

yoc, y aprovechando de sus descubrimientos y del buen derecho que cualquiera tiene de denunciar minas, arruinaran á la primera.

La desconfianza que tienen los capitales extranjeros de los países de América del Sur, y especialmente del nuestro, hace que tal vez pidan algo más de lo que necesitan; pero esto sucede hasta entre los particulares, y no es extraño ver lo que piden, desde que hemos perdido el crédito, aún que sin razón.

La vida de los ferrocarriles es tan lata como la de los pueblos,—que 20 años de privilegio nada significan cuando se trata de atraer capitales fuertes que tienen que gastarse en el país, aumentando sus industrias.

La zona en cuestión no sufrirá tampoco, porque es muy sencillo comprender que será difícil que vengán capitales sin alicientes y garantías de las más amplias, y si no las damos, sacrificando un porvenir hipotético y lejano, no conseguiremos llamar lo que es el anhelo del Perú: capitales.

Quitando de los 30 años, que podía el empresario, 10, solo quedan 20, de los cuales principian á contarse los 5 de construcción, porque en el contrato está estipulado que principiará la explotación desde que esté extendida parte de la línea férrea.

Los minerales, ahora mismo, no valen nada; nadie vé traer á la costa un trozo de carbón, y si esas regiones tienen que valer más tarde, como dice el H. Senador por Ayacucho, será debido á la empresa que por primera vez lleve un ferrocarril á esa región del interior y trabaje minas carboníferas; y bien: ¿no merece una empresa de esta calidad dársele el privilegio que solicita?

Esta Empresa, si llega á explotar minerales ¿cuánta cantidad de dinero, cuántos empleados del país, cuánta inmigración daría como provecho positivo al Perú?

En compensación de que venga todo esto, vale, pues, la pena de prever que, acaso después de 20 años, venga una nueva empresa para explotar dentro de la zona.

Toda empresa ó industria que nace, necesita cuidarla para que crezca, i 20 años serán suficientes para ésta, que pasados éstos, pueden hacerse todos los ferrocarriles que se quiera en la zona tantas veces citada.

El H. Senador por Apurímac, se-

ñor Luna, nos presenta un argumento nuevo; habla de que está en contra del dictamen, porque se le va á ceder la zona gratuitamente, y que no es posible regalar 1,200 hectáreas de terreno, como asegura el H. Sr Carranza. El H. señor Carranza no ha hecho esa afirmación, y en este punto el señor Luna está en un error, porque no se trata de regalar esa zona, pues toda ella pertenece á personas particulares que más bien van á ser beneficiadas. De lo que se trata es, que dentro de esa zona no se pueda construir otra línea: este es el privilegio en debate, y vea Su Señoría qué tal donación de terrenos en esa zona, no existe.

La H. Cámara tiene bastante inteligencia para juzgar el contrato; su Comisión no ha podido hacer mas. Ya ella por la discusión habida habrá formado su juicio, y puede aprobar ó desechar el asunto en cuestión; en cuyo último caso, el empresario retirará su contrato, apesar de haber hecho grandes gastos en ingenieros que han estudiado esa sección territorial.

El señor Luna—Haré una rectificación. Sin negar la posibilidad de que, entre la zona comprendida entre Chérrepe y Hualgayoc, puedan haber propiedades particulares, es indudable que el territorio de la costa, como los minerales, son propiedades del Estado. Por consiguiente, creo no estar equivocado en afirmar que el uso y usufructo de esos territorios se trata de ceder mediante ese privilegio; porque, repito, que como garantía para la construcción de ese ferro-carril se dá el privilegio, de modo que durante esos treinta años ninguna otra empresa podrá construir otra línea férrea.

El señor Tóvar—Exemo. Señor:—Veó que el H. señor Luna plantea la cuestión de un modo completamente distinto al que la ha presentado el H. señor Carranza. El H. señor Luna cree que se va á ceder á la Empresa toda aquella zona de territorio; pero eso no es cierto: precisamente ese territorio es propiedad de personas particulares; no se va á hacer cesión de él, sino únicamente se concede el privilegio para que ninguna otra línea, fuera de ésta, pueda establecerse en esa zona. No se va, pues, á ceder territorio de ninguna especie, que él pertenece á particulares que



van á recibir el beneficio de que esa línea pase por ahí.

El señor Polar—Excmo Señor: He seguido con vivo interés el debate con motivo de esta concesión por que la importancia del asunto así lo reclamaba y he hecho esfuerzo por llevar á mi ánimo la honrada convicción que hay en el espíritu del H. señor Carranza; pero mientras más se discute, mientras más luz se hace en este asunto, más me convengo de la necesidad que hay de aprobar esta concesión en los términos formulados por la Comisión de Obras Públicas.

Antes de entrar en el exámen principal de este asunto haré una ligera aclaración con referencia á las palabras de mi estimable amigo el doctor Luna.

La zona que se señala en el proyecto, no es una zona cedida, no es una zona vinculada, dada en prenda al contratista: es simplemente la fijación de linderos dentro de los cuales nadie podrá construir otro ferrocarril, pero dentro de los cuales cualquiera puede ser industrial, agrícola, ganadero ó minero y puede explotar las riquezas que esa zona encierra en la forma que le convenga. Lo único que se prohíbe es la implantación de una línea férrea, pero con eso ni siquiera se prohíbe la implantación de caminos carreteros, de herradura ó de cualquiera otra clase que se pudiera hacer debido á los adelantos y progresos de la ciencia. No hay, pues, peligro ninguno, en cuanto á la fijación de esa zona.

El H. señor Carranza, ha tratado de inquirir cual es el pensamiento que persigue el empresario al solicitar la concesión de esa zona, y ha llevado su investigación hasta colocarse en las condiciones de ese empresario; ha declarado terminantemente que no hay competencia posible, que la competencia de otro ferrocarril sería hasta absurda y de ahí nace el siguiente argumento: si no puede haber competencia de otro ferrocarril, si nadie vá á establecer ferrocarril en esa zona, entónces ¿por qué no concedemos el privilegio para que no se establezca otro? si es absurdo pensar que haya quien lo haga, la concesión nada significa, hasta carecería de objeto, y no encuentro razón ni pretexto, por lejano que se

considere, que pudiera oponerse á ella.

Yo me opondría al privilegio, si dañara ó pudiera dañar á otro, pero si este daño no existe, si no hay posibilidad del perjuicio de tercero, la oposición no tiene razón de ser.

Yo considero esta línea como una de las fuentes del progreso del Perú. En el porvenir creo, como insinuó muy bien el H. señor Aspillaga, cuando trató de este asunto en la sesión anterior, que no solo la industria minera sino todas las de esa vasta región ván á ser beneficiadas. No tengo conocimientos especiales en cuanto á las industrias que se desarrollan en ese territorio, pero cualesquiera que ellas sean, la industria ganadera, la industria fabril etc., estoy seguro, que todas están más ó menos deprimidas por la falta de vías de comunicación fáciles, seguras y baratas. Negar esto, sería ponerse en pugna con un principio de economía política: aumenta la producción cuando son más fáciles y expeditas las vías de comunicación y de transporte. Al encontrar facilidades para la comunicación, se encontrarán elementos de trabajo, se tendrán capitales, jornaleros, herramientas y facilidades para el transporte de maquinarias de que hoy carecen absolutamente.

En cuanto á la industria minera, estoy seguro que se desarrollará también, y no con el monopolio que supone el H. señor Carranza. Tengo conocimiento de que es vastísima la extensión minera de Hualgayoc, que hasta cierto punto le sería imposible á la Compañía constructora del ferrocarril absorber toda esa zona, que siendo sumamente vasta, exigiría el desembolso de inmensos capitales, muy superiores á aquellos con que la empresa cuenta. Para que ella se apropiara con denuncias de toda la zona, necesitaría pagar una contribución de minas tan exorbitante, que absorbería en lo absoluto todo rendimiento. Hoy mismo tiene doscientas pertenencias según lo ha declarado uno de los señores de la comisión; y esas doscientas pertenencias, representan tres mil soles de contribución al semestre, ó sean seis mil soles al año; y doscientas pertenencias no son ni la milésima parte de la zona: tendría pues, necesidad de veinte mil pertenencias y la suma que entonces tendría que pagar sería

mayor que el capital que la Empresa vá á invertir en la construcción del ferrocarril. Además, sé por experiencia, que muchas minas no se elaboran por falta de vías de comunicación: la producción es costosa y el acarreo en acémilas muy gravoso. Nos sucede que tenemos minerales en Caylloma cuya ley es de cuarenta marcos por cajon sobre vetas cuyo ancho es de quince á veinte metros, y no podemos explotarlas por que el acarreo del metal bruto del mineral al puerto se hace tan costoso que absorbe completamente todo el valor del mineral. Si tuviéramos un ferrocarril cualquiera que llevara el metal de Caylloma á Mollendo, podríamos beneficiar todas nuéstras minas. Si tuviéramos un ferrocarril en Caylloma se podrían explotar los minerales de diez á doce marcos como son los de Nevada que han producido grandes utilidades en Estados Unidos. La industria minera que no puede extenderse en su trabajo por que no tiene facilidades en la exportación, encontrará en el ferrocarril, los medios para progresar por la conducción de los metales á la Costa á bajo precio.

Pero puede decirse que con el privilegio que se concede á la Empresa oprimirá á los mineros: no lo creo, por que las tarifas tienen que ser acordadas con el Gobierno quedando así á salvo los intereses de los industriales. Temo más bien que la Empresa sea víctima de explotaciones indebidas. Antes de que el ferrocarril comenze á implantarse habrán muchos que se presentarán haciendo denuncias de minas para venderlas más tarde á la Empresa constructora; por que sucede donde hay un asiento mineral, que los verdaderos trabajadores, los que buscan la verdadera riqueza honradamente, se constituyen en el mineral y lo explotan; pero hay una inmensa nube de explotadores de escritorio que hacen el denuncia desde su casa.

Corre el expediente, pagan la 1.ª contribución amparan ó no las minas y se presentan con esos títulos tratando de obstruir el camino del Empresario honrado. He visto en más de una ocasión que se han formado compañías mineras sin tener ni aún las muestras de las minas.

Si pues, esta concesión vá á favorecer á la industria agrícola y fabril

y se vá á desarrollar además todos los intereses de esa región yo no veo Excmo. señor, inconveniente ninguno para que la otorguemos.

Ahora, entrando en otro orden de consideraciones diré pocas palabras por que ya, noto fatigada a la Cámara:

Si negamos la concesión, vamos á sacrificar las conveniencias positivas de hoy, ante los peligros problemáticos de mañana, esta es la realidad. No queremos hoy ser liberales, tenemos temor al capital que vá á tomar parte en nuestro desarrollo, le cerramos el paso á esta Compañía, y con esta denegación le cerramos á todas las demás que vengan, con capitales propios, á levantar las industrias del país. Si llaman á nuestra puerta, no la cerremos.

Quando nuestras condiciones políticas y económicas mejoren, cuando inspiremos plena confianza y completa seguridad, el capital vendrá, y vendrá en altas cifras; pero hoy, en que recién tratamos de levantarnos y de convalecer, no escatimemos franquicias, ni pongamos obstáculos. Estamos jugando el porvenir del Perú.

Si el ferrocarril no se hace hoy, si no aprovechamos la oportunidad que se nos presenta, pasarán los veinte años del privilegio, y la zona mineral de Hualgayoc permanecerá inexplorada.

El señor Aspíllaga—Yo creo, señores, que ha sido muy interesante el debate de este asunto, porque las concesiones solicitadas por Jones, son de tal naturaleza, que por primera vez se solicitan ante los poderes públicos, pues lo corriente y ordinario ha sido siempre pedir privilegio determinando el punto de partida y el punto de llegada de un ferrocarril.

En su origen ésta fué la petición del Empresario y esto es lo que ha originado que el H. señor Carranza no haya podido comprender como és que tratándose del ferrocarril de Chérrepe á Hualgayoc, para proteger á esta línea se conceda un privilegio dentro de una zona de mil doscientas leguas cuadradas. Pero voy á manifestar á Su Señoría que lo primero ha cambiado sustancialmente, y procuraré con las explicaciones que voy á dar, llevar el ánimo de Su Señoría al convencimiento de que las

concesiones que se van á hacer ahora por el hecho de ser modificadas las primitivas, no encierran los peligros que Su Señoría parece encontrar.

La negociación en su origen no tenía otro fin principal que explotar á inmediaciones de Hualgayoc un rico y abundante manto carbonífero y se creyó que para explotarlo económicamente no habría más necesidad que establecer una línea entre Chérrepe y Hualgayoc por ser la línea más corta por ese lado entre el mar y la sierra.

Pero, debe saber el H. señor Carranza, que habiéndose hecho los estudios de este ferrocarril y formalizándose la negociación, ya los capitalistas no encontraron bastante aliciente en la primitiva propuesta, que tenía por única base la explotación de aquel manto carbonífero en Hualgayoc. Ahora todo ha cambiado por completo, pues se intenta además prolongar el ferrocarril hacia el interior, por esto piden privilegio determinado entre los paralelos de Chota y Huanchaco y desarrollar en alta escala la explotación de todas las fuentes de riqueza que existan en esa comarca; porque fijese bien el H. señor Carranza y también la H. Cámara que ya el término de este ferrocarril no es Hualgayoc, sino que avanza la línea hacia el interior hasta los linderos de las regiones Amazónicas y juzgo por eso que no hay inconveniente alguno tratándose de semejante empresa en conceder lo que se solicita para reportar beneficios y utilidades, no solo del asiento mineral sino de las demás regiones que el desarrollo industrial les proporcione como compensación de los capitales que la Empresa tiene que invertir para llevar á cabo la implantación de la línea ferrea.

Planteadas la cuestión pues, de este modo, no hay ningún peligro en acceder á la concesión, y por mi parte no lo veo.

Lo que más ha influido en mi ánimo al principio fué, para mirar con recelo la concesión, no la extensión territorial del privilegio sino su duración; pero ya no se conceden treinta años sino veinte, quiere decir que la duración del privilegio que queda reducido en diez años, quedará limitada á veinte, y esto es una modificación sustancial.

Ahora no se trata de si el ferrocarril debe partir ó nó de Chérrepe, sino simplemente de conceder autorización para que dentro de una región determinada el Empresario tenga libertad de elegir cualquier punto de la costa para empezar la línea y cualquier punto del interior para terminarla, y con esta modificación en la que no se determina precisamente el punto de partida ni el de llegada, no tienen fuerza ni pueden aplicarse las objeciones del H. señor Carranza.

¿Qué inconveniente hay en hacer una concesión de esta especie? Yo no lo encuentro.

Podría presentarse una petición semejante en que un empresario en lugar de determinar el punto de partida y el punto de llegada de un ferrocarril, solo determinase una zona, porque puede temer el riesgo que los estudios que en un principio se hicieron no llenaran el objeto que se buscara y se modificara después, comprendiendo que los cálculos no habian correspondido; y no puedo alcanzar que tal privilegio constituya un peligro para la industria minera ni agrícola; porque además de lo expresado por el H. señor Polar debo decir que la industria minera y la agrícola están en manos del que quiere explotarlas y tanto puede hacerlo una empresa como los particulares.

No hay razón para creer que la industria minera ó agrícola se puede monopolizar por el hecho de extenderse una línea ferrocarrilera, y si hay tal propósito, muchos caminos tiene el empresario, que quiera hacerlo, sin necesidad de disfrazarse con la construcción de un ferrocarril. No es cuestión para mí la del monopolio de la industria la que debe privarnos de una línea ferrocarrilera entre la costa y el interior, ni es tampoco fundada la observación del H. señor Carranza al tratar de un ferrocarril que partiendo de un punto de la costa para el interior de la República, abarque una zona tan extensa á cuya concesión se opondrá S. S<sup>as</sup>.

Desde que ha venido la primera propuesta, desde que se trata de señalar una zona para construir el ferrocarril, me parece que las observaciones del H. señor Carranza, no quedan en pié, y si hay necesidad de estimular estas empresas, si tenemos

necesidad de dar las franquicias y facilidades que estas negociaciones exigen, creo que no debemos vacilar, si la empresa es seria, porque mucho ganariamos con que se construya ese ferrocarril; y si no lo es se vencerá el plazo señalado para su construcción, nada se habrá perdido, no habiendo desdeñado la ocasión de fomentar una obra de utilidad pública.

El señor Philipps.—Habría deseado que persona más autorizada, hubiera recojido las objeciones, por demás fundadas, que se hicieron al discutirse este asunto en la sesión pasada.

Se dijo y se trajo á la consideración de los HH. Representantes el grave inconveniente que tenia la exclusiva bajo el punto de vista de que no podía construirse un ferrocarril que atravezara esa zona privilegiada de Norte á Sur ó de Sur á Norte.

Y efectivamente señores Senadores no es posible pasar desapercibido el privilegio bajo el punto de vista antes indicado, y que importa nada menos que constituir una zona de treinta leguas de ancho que dividirá el territorio de la República en dos fracciones Norte y Sur que no podran ser comunicadas por ferrocarril, sino previa anuencia del concesionario señor Cuthbert Jones.

Dividido nuestro extenso territorio de esta manera, esto es, desde las orillas del Pacifico hasta el limite ó linde oriental, estableceremos una bala insuperable para el libre desarrollo de las vias de comunicación en la República, lo que traerá gravísimos inconvenientes en su orden económico y político.

El Senador por el Departamento de Arequipa nos ha pintado el lisonjero cuadro que presentaria la zona de que se trata bajo la poderosa influencia del capital y del trabajo del señor Jones, empeñado en tender paralelas de hierro en el interior de esa zona; pero yo me imagino un cuadro aun más lisonjero cuando pienso que no solo el señor Jones sino otros muchos empresarios eficaces e inteligentes como él, se ocuparán en tender líneas férreas hacia el Norte á hacia el Sur de ella, sirviendo á las múltiples exigencias de las industrias agrícola, comercial y minera. Si el cuadro es hermoso con los tintes poco simpáticos del privilegio, imaginad

señores Representantes cuan bello se presentaria al patriotismo, vivificado con el atrayente colorido de la libertad y del trabajo.

Yo como el que más, deseo nuevas vias de comunicación en nuestro extenso y accidentado territorio; y en homenaje á tan justo empeño, no pondría reparo en entregar á la comba, á la hacha y al arado extranjero, esa mina que no podemos perforar, ese bosque que no podemos descuajar y ese páramo que no podemos cultivar. Pero tengo que poner reparo—y creo que todos debemos hacer lo mismo—cuando lo que se nos pide, no es solo las riquezas naturales que no podemos explotar; sino que renunciemos á nuestra libertad de acción bajo su forma más beneficiosa; cuando lo que se nos pide es que renunciemos á nuestro señorío en una inmensa zona de nuestro rico territorio. Cuando de esto se trata, es preciso señores Representantes ser ya más cautos y más previsores.

Una observación más se viene á las mientes, al tratar, como estoy tratando, muy á la ligera este asunto. En esa zona privilegiada, supongo que hay pueblos, villas, tal vez ciudades; centros de múltiple actividad, que necesitan libertad para tender sus vias de comunicación y entenderse recíprocamente y con sus vecinos del Norte ó Sur de la aludida zona. Pero con el privilegio concedido al señor Jones, vamos á dar en tierra con el progreso de esas localidades, pues, cuando quieran ponerse al habla, por medio de un ferrocarril; cuando quieran hacer participes á los otros centros de las ventajas de que ellos disfrutan, el señor Jones les saldrá al frente, presentándoles la exclusiva que lo favorece, y que colocará á aquellas desgraciadas localidades, en la condición de pedir favor al feliz concesionario, para poder gozar de las ventajas de la comunicación ferroviaria. ¿Y esto, no sería un ataque directo á la libertad de pueblos enteros, bajo la forma más hiriente y depresiva de su dignidad y de sus intereses materiales de todo género?—Indudablemente que sí.

Para mí, el asunto es por demás trascendental, y creo que debe ser tomado en seria consideración, bajo el punto de vista sobre el que he llamado la atención de esta ilustrada y previsora Cámara. Conceder á Jones

una exclusiva para hacer ferrocarriles de la costa á la montaña en una zona del Perú, nada ménos que de 30 leguas de ancho, es ya demasiado conceder; pero concederle ó ampliarle este privilegio, al hecho de que esa zona será también infranqueable para tender rieles que comuniquen las dos fracciones Norte y Sur, en que quedara dividido el territorio, es ya algo que no me atrevo á calificar de antipatriótico; pero, que con honrada convicción, puedo declarar que es visiblemente opuesto á los intereses del país y al propio objetivo que se dice, persigue la concesión.

Felizmente, abundan en esta Cámara personas de ciencia y experiencia, y sobre ellas declino la responsabilidad de evidenciar la verdad, sobre la que yo, sólo he llamado la atención, porque sólo á éstos alcanzan mis fuerzas.

Me lisonjeo con la esperanza de ser atendido en tan justificado deseo, para de esta manera evitar una concesión exorbitante, que llevada á cabo, causaría daño á los intereses del país que todos estamos obligados á defender.

El señor Carranza.—Pido la palabra para contestar algunas de las observaciones que ha hecho el H. señor Aspíllaga confesando que realmente Su Señoría ha presentado el asunto bajo un aspecto nuevo en apariencia.

Todas las razones que he alegado contra el ferrocarril se basaban en que esta línea iba á partir de Chérrepe á Hualgayoc; pero estas razones subsisten en cualquiera otro caso en que se hiciera variar la dirección del ferrocarril. Cualquiera que sea el sitio de la zona donde parta el ferrocarril, las zonas quedan en pié.

El empresario nos dice: deseo que se me conceda un privilegio de exclusiva para construir un ferrocarril de la costa á ese punto minero, en una zona que abraza tantos grados geográficos, para que nadie me haga competencia.

Cualquiera que sea el punto, que tome como de partida para su ferrocarril, esa línea llegará á la zona minera, y esa línea vá á abrazar de derecha á izquierda, un ángulo de 30 leguas, y si ha de abrazar 30 leguas de derecha á izquierda no puede tener el temor de que nadie le haga competencia.

Se vé pues, que en este caso el empresario que vá á hacer la línea principal, no tiene razón ninguna ni temor racional de que cualquiera compañía pueda hacerle competencia implantando otra línea. Y si esa línea principal no abraza sino una extensión de 20 leguas por derecha ó izquierda pregunto ¿por qué pide más extensión de las 20 leguas hasta un punto donde no puede llegar su ferrocarril? Su exigencia debería quedar reducida á la extensión que su línea puede abrazar, por que de otro modo esto significaría la pretensión de que durante 30 años nadie explotaría en esa zona la industria minera, por que esto conviene para favorecer la línea principal que se vá á hacer.

Se comprende fácilmente que esa pretensión no sería aceptable ni un sólo momento.

Por consiguiente, yo sostengo las objeciones que he expuesto en dos ó tres discusiones. No tengo nada que modificar respecto á las ideas que he formado en este asunto, y mientras más pienso y reflexiono más me afianzo en ellas.

El H. señor Polar nos ha expuesto ideas generales, pintándonos las ventajas y beneficios obtenidos en los territorios atravesados por ferrocarriles. Me permitirá Su Señoría que le diga, que esos principios generales, esas ventajas, esos beneficios, son conocidos por todos, y que yo tampoco los desconozco; Su Señoría nos ha descrito un cuadro de esa privilegia de comarca, en la que por medio de este ferrocarril se desarrollarán grandes industrias mineras, agrícolas, etc.; pero las ideas generales nada significan cuando se tiene en consideración lo que antes preguntaba á la Comisión, sobre si había pensado en la compensación que hubiera entre los privilegios que se ván á conceder y los beneficios que vá á obtener el país; y establecí entonces la ley de que los privilegios que se concedan deben estar en relación con los beneficios que se obtengan.

Este privilegio que consiste en que durante treinta años nadie puede establecer seriamente una industria minera en una área de mil doscientas leguas cuadradas lo que importa no sólo la paralización y perjuicio de las industrias sino una gran injusticia, no está en relación con los beneficios que vá á obtener el país.

Los beneficios que rinden los ferrocarriles no los dan precisamente los ferrocarriles esencialmente mineros, sino los que contribuyen al incremento de los centros de agricultura y á los centros de colonización. Pues bien, esa región no es apropiada absolutamente para la colonización, no hay allí grandes espacios de terrenos férciles: es un valle estrecho, profundo, cálido, mal sano; de modo que la colonización es allí imposible pensar en ella, es un absurdo: no irá allí un poblador más, salvo los trabajadores, pero para regresarse después. Es un terreno esencialmente minero, así es que su única importancia consistiría en facilitar el transporte de los minerales beneficiados, será también de gran provecho para las Comarcas vecinas porque prestará mayores facilidades para el transporte de víveres, forrajes, etc.; pero esas ventajas no están en relación con el privilegio tan grande que se concede.

Una vez que se agoten los yacimientos ó mantos de carbón de piedra, ó las vetas de otros minerales, una vez que la compañía haya aprovechado de todo esto, no en el Perú, sino en el extranjero. ¿Qué habrá quedado para el país? Nada, sino la satisfacción de haber hecho un sacrificio por tener un ferrocarril.

El señor Zegarra.—Excelentísimo Señor:—Aunque está fatigada la H. Cámara, y conoce los argumentos que se aducen contra el contrato; sin embargo no quiero dejar sin contestación un argumento del señor Philipps. Precisamente, á indicación de Su Señoría, ayer en la discusión que la Comisión tuvo con el empresario, se ha reducido la zona y se ha concedido el pase de un ferrocarril que cruce de Sur á Norte. Por consiguiente, todas las objeciones del H. señor Philipps han sido destruidas con ese nuevo artículo que ha presentado la Comisión.

No me ocuparé de contestar al H. señor Carranza porque encuentro, por lo menos, extraños los argumentos que hace y no veo como llevar á su ánimo el convencimiento.

El señor Philipps.—Excmo. Señor:—Se habla realmente en la conclusión á que se refiere el H. Senador que acaba de hacer uso de la palabra, del pasaje del ferrocarril intercontinental; pero desearía que hiciera más extensa esa libertad permiti-

da, desearía que se extendiera á cualquiera otro ferrocarril; porque la construcción de ese ferrocarril intercontinental es algo problemática de remota realización, y hay otros quizá más próximos que pudieran realizarse allí.

Por eso creo que más conveniente sería, ya que los miembros de la Comisión, hallanan el camino, hacer una una salvedad ó introducir una modificación en el sentido de que se puede tender cualquiera línea en esa zona de Norte á Sur.

El señor Tóvar.—Excmo. Señor:—La Comisión al discutir con el empresario, ha tenido presente las observaciones del H. señor Philipps; pero el Representante de la Empresa contestó que podría resultar que si cedía en este punto, se hicieran pasar líneas por esa región, y se destruyera así el privilegio, y ha asegurado que antes de acceder á esa modificación tendría por no presentado su contrato.

Se dió el dictámen por discutido y procediéndose á votar la primera conclusión, por partes, á indicación del señor Carranza resultaron aprobadas las dos en que, se dividió, la primera en votación ordinaria y la segunda nominalmente por 25 votos contra 9, siendo el tenor de la conclusión el siguiente:

« 1.ª El privilegio del tiempo para « la explotación del ferrocarril de « Chérrepe á Hualgayoc y sus rama- « les será por 20 años de conformi- « dad con la resolución legislativa de « 16 de Noviembre de 1892, (Primera « parte) y deberá extenderse esta ex- « clusiva á una zona comprendida « entre los paralelos de Chota y Huan- « ahaco por el Norte y por el Sur, « respectivamente, las orillas del mar « por el Oeste y por el Este los li- « deros Este del Departamento de « Cajamarca, pudiendo partir dicho « ferrocarril de cualquier punto del « litoral comprendido en esta zona. »

Señores que estuvieron en favor de esta segunda parte.

Arana, Aspillaga, Bryce, Boza, Castro Zaldivar, Dyer, Gamboa, Loli, La Torre, Montoya, Navarrete, Niño de Guzmán, Ortiz de Zevallos, Olaechea J. A., Peña y Coronel, Paredes, Seminario y Vascones, Tóvar, Villanueva, Vargas, Ward, Zegarra, Philipps y Eguiguren.

Señores que estuvieron en contra.

Bejarano; Cayo y Tagle, Carranza, Cabrera, Jessup, Luna, Lama, More y Tenaud.

En este momento presidio el H. Sr. Polar.

Fué así mismo aprobada en votación ordinaria la segunda conclusión que dice:

« 2.ª No obstante el privilegio anterior, si, vencido el primer año, se presentase alguno otra persona ó Compañía que proponga realizar la obra proyectada ú otra de la misma especie, dentro de la zona cedida, el contratista afianzará el cumplimiento de sus obligaciones depositando en arcas fiscales 10,000 soles de plata. »

También fué aprobada sin observación la tercera que dice:

« 3.ª Si por no haber terrenos fiscales á uno ú otro lado de la vía, no se pudiera llevar á cabo la adjudicación de un kilómetro, concedido por la cláusula 2.ª del decreto supremo de 18 de Noviembre de 1892, se le concederá á la empresa una area de terreno equivalente á 200 hectáreas por cada kilómetro de ferrocarril, debiendo en tal caso designar estos dentro del plazo señalado para dar principio, á los trabajos señalados. La designación expresará el lugar donde se encuentran los terrenos indicados y la especificación de todas las circunstancias necesarias para reconocerlos; quedando sujeta esta concesión de un modo expreso á lo dispuesto por la ley de 26 de Octubre de 1888, y el decreto supremo, de ella derivado, de 29 de Octubre de 1888. »

Al procederse á votar el artículo 4.º el señor Carranza tomo la palabra.

El señor Carranza—Yo suplicaría á los señores miembros de la Comisión retiraran esa parte; porque en el trazo que ha hecho la Comisión del ferrocarril intercontinental, parece que éste no pasará por esa zona, sino que ha de ir á lo largo de la cordillera oriental, desviándose más bien al Este.

El señor Zegarra—Excmo. Señor: Tengo informes por los que sé que hay un trazo del ferrocarril intercontinental que atraviesa esta zona, y haré presente á la Cámara que estos datos han servido en gran parte

para los estudios preliminares que ha hecho la Empresa Jones.

El señor Philipps.—Creo que deben votarse, á la vez, el artículo y la adición que tengo presentada, por que muchos señores dejarán de votar en previsión de que no se acepte la adición.

El señor Presidente.—Creo que la práctica es votar todo el proyecto y después las adiciones, porque puede ser que se exija oír antes á la Comisión respectiva.

El señor Rodulfo.—La adición del del H. señor Philidds no es sino modificación del artículo evidentemente.

El señor Luna.—El reglamento se consultará en cuanto á la votación; pero solicito que se dé lectura á la adición por vía de ilustración.

El señor Presidente.—Así se hará después que se lea el reglamento.

El señor Secretario leyó el artículo 7.º del reglamento.

El señor Cárdenas.—Estoy en contra por que para justificar la razón del privilegio, se ha dicho que era el temor de la competencia lo que hacia forzosa su aceptación; y creo que no cabe competencia para la explotación de las minas de Hualgayoc, por el hecho de que atravesase de Sur á Norte cualquiera línea que se mande establecer mañana.

Cerrado el debate se procedió á votar y fué aprobado el artículo en estos términos:

4.º « En el caso que llegase á constituirse la línea intercontinental dentro del plazo señalado por este privilegio, el concesionario ó quienes lo representen no podrán oponerse á la travesía de dicho ferrocarril por la zona privilegiada. »

Así mismo se aprobó el artículo 5.º con la modificación indicada por el señor Cabrera, quedando en la forma siguiente:

« Art. 5.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 Tesorería Departamental á la que aplicará el dinero aludido al fomento de la Estadística de Obras Públicas. »

Finalmente se aprobó el artículo 6.º, cuyo tenor es el siguiente:

Art. 6.º « La empresa queda facultada para adaptar el ancho de la vía que creyera conveniente, no siendo en caso alguno menor que el

« de 0 m. 90 c. señalada en la ya citada concesión de diez y ocho de Noviembre de 1892.»

Se leyó la siguiente adición:

Este privilegio se refiere á cualquier línea que pudiera tenderse de la costa á la sierra; más no excluye la practicabilidad de líneas férreas que atraviesen la zona de Norte á Sur.

Lima, Setiembre 28 de 1895.

*Philipps.*

Se le dispensó del trámite de lectura y fué admitida á discusión.

El señor Zegarra.—La Comisión, ha discutido detenidamente, ha estudiado á fondo el proyecto y las conclusiones contenidas en su dictámen encierran todo lo que ha arreglado y convenido, como lo último que puede aceptarse.

El señor Rodulfo.—Pido dispensa del trámite de Comisión é inmediata discusión.

El señor Presidente.—Después de la declaración que ha hecho el H. señor Zegarra parece peligroso discutir y votar inmediatamente el asunto. Demos tiempo á que la Comisión, por lo ménos, conferencie con el concesionario, y veamos si puede obtener esta modificación que indudablemente es favorable para los intereses del país. No encuentro razón para precipitar esta votación cuando podemos hacerlo mañana después de una conferencia con el concesionario.

El señor Rodulfo.—No podemos discutir con empresarios. Estamos dando una ley autoritativa. Por razón práctica ha podido ponerse en contacto la Comisión con los empresarios; pero la Cámara debe hacer la votación prescindiendo de esa conferencia. Todo lo que puede resultar es que no se haga el contrato.

El señor Jéssup.—¿Por qué no se resuelve de una vez si se hace la línea de vía angosta ó ancha?

El señor Presidente.—Ya ese punto está votado.

Hecha la consulta respectiva y no habiendo dispensado la Cámara el trámite de Comisión pasó la adición á la Comisión que entendió del asunto principal.

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

Por la Redacción—

MANUEL M. SALAZAR.

25.<sup>a</sup> Sesión, del Lunes 30 de Setiembre de 1895.

(Presidencia del Sr. Dr. Polar.)

Abierta la sesión con asistencia de los honorables señores Senadores Arana, Aspillaga, Alvarez Sacz, Bryce, Boza, Bejarano, Brañes, Castro Zaldivar, Cayoy Tagle, Cárdenas Cabrera, Dyer, Flores, Gamboa, García, Jessup, Loli, La Torre, Luna, Lama, Montoya, More, Normand, 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 Justicia, participando que se ha pedido al juez de rematados, que oyendo á quien corresponda, informe acerca de la conducta observada por el reo Eusebio Espinoza, ordenándosele á la vez, remita los autos de la materia, para pasarlos á esta H. Cámara, como lo solicita su Comisión de Justicia.

Al archivo, con conocimiento de la Comisión expresada.

Del mismo señor Ministro, comunicando que se ha pedido á la Corte Superior de este distrito judicial, los autos seguidos con motivo del asesinato del Coronel Romero y Flores, á fin de remitirlos á esta H. Cámara, como lo solicita el H. señor Peña y Coronel.

Con conocimiento del expresado señor, al archivo.

PROYECTOS

Del señor Dyer, disponiendo que los pueblos de Matihuaca, San Rafael y Quireán, formen parte del Distrito de Ambo; de la Provincia de Huánuco.

A la Comisión de Demarcación Territorial.

DICTÁMENES.

De la Comisión de Poderes en las actas electorales del Departamento de Lereto.

A la orden del día.