

llos, que si no es indispensable, por lo menos es útil el establecimiento de dichas oficinas, sobre todo, si se tiene en cuenta que en algunos casos sólo se trata de conservar as que la Peruvian tiene instaladas.

Las únicas observaciones que el proyecto adicional sugiere á Vuestra Comisión son: una, relativa á la oficina de Sicuaní, la cual no debe figurar en él, porque ya está considerada en el proyecto primitivo enviado en revisión á la Colegisladora: incluirla en aquel sería incurrir en una duplicidad de partidas; la otra se refiere á la moneda en que se computan los sueldos de los empleados respectivos; ellos deben reducirse á libras peruanas, que es la unidad monetaria de carácter legal ante nosotros.

Por lo expuesto, os presentamos las siguientes conclusiones:

1o.— Que os sirvais aprobar el proyecto adicional sobre establecimiento de algunas oficinas telegráficas del sur, con excepción de la de Sicuaní, que ya está considerada en el proyecto primitivo; y

2o.— Que las cantidades que para ese servicio se asignan se reduzcan de soles á libras peruanas; salvo mejor acuerdo.

Dese cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, diciembre 27 de 1905.

(firmado).—J. I. Elguera.—E. Coronel Zegarra.—Agustín Tovar.—M. Teófilo Luna.

Se puso en discusión el anterior dictamen.

Como ningún señor hiciera uso de la palabra, se dió el punto por discutido, y procediéndose á votar, fueron aprobadas las dos conclusiones del dictamen.

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

Por la Redacción.

Manuel M. Salazar.

10a. sesión del jueves 4 de enero de 1906

Presidencia del H. señor Irigoyen

SUMARIO—Presupuestos departamentales de Ancash—Su aprobación.—Continuación del debate del proyecto del ferrocarril de Lima á Pisco.

Abierta la sesión con asistencia

de los honorables señores: Aspíllaga, Barreda, Barrios, Bezada, Capelo, Carmona, Carrillo, Coronel Zegarra, Elguera, Echeopar, Ganoza, Icaza, Chávez, Lama, La Torre Bueno, Lorenza, Luna, Matto, Moscoso Melgar, Olacocha, Orihuela, Peralta, Pérez, Ponce, Puente, Ramos Ocampo, Reinoso, del Río, Ríos, Riva Agüero, Rivera, Samanez, Seminario y V., Solar A., Sosa, Tovar, Valencia Pacheco, Ward M. A., García y Vidallón, secretarios, se leyó el acta de la anterior y fué aprobada.

Se dió cuenta de los siguientes documentos:

OFICIOS

Del señor Ministro de Gobierno, acusando recibo del que se le pasó comunicándole la instalación de las sesiones del Senado en la presente Legislatura Extraordinaria.

Al archivo.

Del mismo, manifestando en contestación á un pedido del H. señor Capelo, que ha telegrafiado al prefecto de Junín á fin de que preste las debidas garantías al individuo secuestrado en el Cerro de Pasco por un jefe de policía, para obligarlo á prestar una declaración.

Con conocimiento del H. señor Capelo, al archivo.

Del mismo, avisando recibo del oficio en que se le comunicó el pedido del señor Ramos Ocampo sobre los manejos del alcalde de Andahuaylas, y manifestando que sobre ese asunto ha pedido informe al prefecto de Apurímac.

Con conocimiento del H. señor Ramos Ocampo, al archivo.

DICTAMEN

De la Comisión Auxiliar de Presupuesto, en el proyecto de presupuesto departamental de Ancash.

A la orden del día.

ORDEN DEL DIA

Aprobación del presupuesto departamental de Ancash.

El señor Secretario leyó los documentos que siguen:

Comisión Auxiliar de Presupuesto.

Señor:

Vuestra Comisión Auxiliar de Presupuesto, después de un detenido estudio hecho en el remitido por la Junta Departamental de Ancash para el año de 1906, junto con los representantes del indicado departamento y de las modificaciones introducidas en vista de leyes vigentes, somete á la consideración de la H.

Cámara el proyecto que en pliego aparte acompaña.

INGRESOS

Los del departamento de Ancash, en el próximo año, presentan un mayor ingreso de Lp. 330 respecto del presupuesto en ejercicio, como éste representa, respecto del de 1904, un otro mayor ingreso de Lp. 336, hecho que viene sucediendo de año en año sin interrupción alguna, como se observa comparando el presupuesto de 1897, que apenas arroja un ingreso de Lp. 2.553.0.10, con el de 1906 que arroja Lp. 6.433.9.72, y que figura en el adjunto proyecto.

Esta cantidad queda descompuesta en esta forma, entre los servicios que diversas leyes imponen á las juntas.

Para el servicio administrativo, inclusive el sostenimiento de un ingeniero civil, y construcciones y gastos de recaudación... Lp. 1.495.2.77

Para el servicio de instrucción, tomado del líquido de los ingresos, conforme á la novísima ley de instrucción 1763.0.00

Para el ramo de Beneficencia 970.0.00

Para el de obras públicas 2190.0.00

Y, finalmente, para el de imprevistos, con lo que queda balanceado el presupuesto.

EGRESOS

En el capítulo referente al servicio administrativo, se han hecho ligeras modificaciones, con el propósito de mejorarlo, á fin de que la junta continúe su marcha progresiva, sin tropiezos ni cortapizas.

En el capítulo relativo á la instrucción, vuestra Comisión se ha limitado á consignar la partida 13, con sujeción á la ley de instrucción, puesta en vigencia el 5 del actual.

En el capítulo destinado á la salubridad y beneficencia públicas, se ha elevado á Lp. 300 la partida dedicada al hospital de Belén, y se ha creado la partida 21 para proveer de un médico titular las provincias unidas de Cajatambo y Bolognesi, que hasta ahora poco formaban sola.

Vuestra Comisión, siguiendo el parecer de todos los representantes de Ancash, excepto el del Diputado por Yungay, que reclamaba para su

provincia el médico destinado á la de Cajatambo y Bolognesi, ha dado preferencia á estas provincias, que carecen en lo absoluto de un facultativo y no tienen tampoco de dónde llevarlo en un momento dado, mientras que en la ciudad de Yungay reside el doctor Fernández y á siete kilómetros de distancia, en la ciudad de Caraz, el médico titular de Huaylas, que á la vez lo es de Yungay y que en dos horas puede trasladarse á esta ciudad, como se hace constantemente.

A las provincias de Pomabamba y Pallasca no ha sido posible dotarlas de igual servicio, simplemente por falta de fondos; cuando estos acrecienten en cantidad suficiente, se asignará un médico para cada una de las provincias que forman el departamento de Ancash.

En el ramo de obras públicas, á más de las partidas 23, 24 y 25, que descansan en leyes vigentes, se han consignado las partidas 26, 27, 28 y 29 para obras de vital necesidad en los lugares á que se refieren, ascendiendo el monto de todas ellas á la exigua suma de 90 libras. El sobrante de Lp. 13.2.93 se ha dedicado á los gastos imprevistos, que pueden presentarse durante el año, con lo que queda balanceado el presupuesto.

Por estas breves consideraciones, vuestra Comisión Auxiliar os propone la siguiente conclusión;

Que aprobéis el proyecto de presupuesto departamental de Ancash para 1906, que en pliego aparte acompaña.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Presupuesto departamental de Ancash para 1906

1.— Contribución de Predios Rústicos	Lp. 3800.0.00
2.— Contribución de Predios Urbanos	545.0.62
3.— Contribución industrial	1110.6.10
4.— Contribución eclesiástica	345.4.00
5.— Impuesto del dos por ciento sobre herencias, donaciones y legados	30.0.00
6.— Idem del cuatro por ciento sobre herencias á personas extrañas	30.0.00
7.— Multas judiciales	10.0.00
8.— Bienes departamen-	

tales	12.9.00	1903, 1904 y 1905 . .	75.2.75
9.—Aumento probable por contribuciones en la nueva actuación de matrículas .	550.0.00	14.—Para el premio de recaudación al ocho por ciento sobre libras 6.331	506.0.50

Lp. 6433.9.72

EGRESOS**Capítulo I****Servicio administrativo****SECRETARIA****Personal**

1.—Para un secretario	96.0.00
2.—Para un amanuense	42.0.00
3.—Para un portero porta-pliegos	12.0.00
4.—Para un ingeniero civil y de construcciones, con residencia en Huaraz á órdenes de la junta .	360.0.00

Material

5.—Para útiles de escritorio, porte de correspondencia postal y telegráfica, alumbrado y compra de libros	20.0.00
---	---------

Tesorería

6.—Para un tesorero	150.0.00
7.—Para un amanuense archivero	80.0.00
8.—Para un amanuense encargado además de llenar los recibos de contribuciones	60.0.00

Material

9.—Para útiles de escritorio, porte de correspondencia postal y telegráfica, compra de libros y remisión de la cuenta al Tribunal Mayor	20.0.00
10.—Para gastos judiciales y pago de peritos tasadores de bienes afectos á derechos de alcabala . .	20.0.00
11.—Para arriendo del local que ocupa la junta	24.0.00
12.—Para la impresión de los recibos de contribuciones de 1906	30.0.00
13.—Para saldar el aré- dito contratado por la tesorería por la im- presión y lleno de los recibos de las contribuciones de	

Capítulo II**Instrucción**

15.—Para el fondo de instrucción conforme á la ley de 5 de diciembre de 1905 . .	1763.3.27
--	-----------

Capítulo III**Beneficencia**

16.—Para el hospicio de Belén	300.0.00
17.—Para un médico titular del Cercado . .	144.0.00
18.—Para idem idem de Huari	20.0.00
19.—Para idem idem de Santa	120.0.00
20.—Para idem idem de Huaylas y Yungay	120.0.00
21.—Para idem idem de Cajatambo y Bolognesi	120.0.00
22.—Para combatir epidemias	50.0.00

Capítulo IV**Obras públicas**

23.—Para la conversión del camino de Casma á Huaraz en camino carretero, conforme á la ley de 25 de enero de 1902	1000.0.00
24.—Para la conversión del camino de Recuay á Caraz en carretero, con arreglo á la ley de 25 de setiembre de 1903 . .	1000.0.00
25.—Para la refección de la cárcel de Huari, según la ley 112 de 1905	100.0.00
26.—Para proveer de agua potable el pueblo de Huantar . .	20.0.00
27.—Para la refección de la iglesia de Yaután	20.0.00
28.—Para el cementerio de San Marcos	20.0.00
29.—Para contribuir á la refección de la iglesia de Caraz . .	30.0.00

Capítulo V**Imprevistos**

30.—Para los de este año	11.2.45
	6433.9.72

BALANCE

INGRESOS 6.433.9.72

EGRESOS 6.433.9.72

Lima, diciembre 30 de 1905.

César A. E. del Río.—Manuel A. Rodulfo.—Germán Echeopar.

El señor Presidente.—Está en debate el proyecto de presupuesto presentado por la Comisión.

Sin que ningún señor hiciera uso de la palabra, se dió el punto por discutido y procediéndose á votar, fué aprobado el presupuesto.

Continuación del debate del proyecto del ferrocarril de Lima á Ica.

El señor Balta, Ministro de Fomento, tomó asiento en el salón.

El señor Presidente.—Estando presente el señor Ministro de Fomento, continúa el debate que quedó pendiente en la última legislatura ordinaria, sobre el proyecto de contrato del ferrocarril de Lima á Pisco, pudiendo hacer uso de la palabra el H. señor Aspillaga, que según creo recordar, quedó con ella.

El señor Aspillaga.—Excmo. señor: Guarda V. E. exacta memoria de lo que pasó entonces, y voy á manifestar las razones por las cuales pedí la palabra.

Después de agotado casi el debate, el H. señor Olaechea hizo en su disertación algunas alusiones respecto á la situación en que yo me encontraba enfrente de este proyecto, haciéndome aparecer como en una flagrante contradicción con las declaraciones que había sustentado en una asamblea política que tuvo lugar hace poco. Por eso creí que era de mi deber dar una explicación á la Cámara y rectificar lo que S.Sa. dijo á este respecto.

El H. señor Olaechea, con el plausible propósito de defender el proyecto del ferrocarril de Lima á Pisco, recordó que yo había contribuido si no con mi palabra, por lo menos con mi autorizado silencio, á que las declaraciones que se hicieron en esa asamblea política, respecto á la importancia de los ferrocarriles longitudinales, había hecho que esas declaraciones formaran parte del programa del partido político á que pertenezco; pero yo no he incurrido en contradicción alguna; porque en esa asamblea las declaraciones que se hicieron no fueron sino la opinión personal del distinguido amigo mío que las expresó, y no hu-

bo ocasión, ni motivo de que se hubiese producido, con este motivo, una discusión sobre el particular. Por consiguiente, la responsabilidad que yo pudiera tener de esas declaraciones, y la obligación en que me encontraría para sostenerlas con lealtad, llegado el momento, no me alcanzan absolutamente. Yo creí entonces, y continué creyendo, que los ferrocarriles longitudinales no son necesarios, no son una exigencia del Perú, que no hay razones de orden económico, ni industrial, que los demanden, sobre todo, teniendo el Estado que soportar fuertes sacrificios para lograr su construcción. Yo creo que las condiciones del Perú reclaman más urgentemente los ferrocarriles que partiendo de la costa vayan á los pueblos del interior; el desarrollo industrial y comercial de la costa es bastante para que, si los necesitan, se construyan por simple iniciativa privada esos ferrocarriles longitudinales.

No estoy, pues, en contradicción, como ha querido presentarme el H. señor Olaechea, y siento mucho que me haya visto obligado á contestar este argumento. Siento, á la vez, haber tenido que combatir el proyecto que está en debate, porque además de los vínculos especiales que me ligan con el departamento de Ica, como ya lo expresé en otra ocasión, he podido apreciar la actitud del H. señor Olaechea al defender con tanto calor y sinceridad un ferrocarril que le interesa al departamento que representa.

Yo no hubiera querido continuar tomando parte en este debate; solo quise poderme formar una conciencia clara de las ventajas é inconvenientes del proyecto y que creo que ya el Senado se ha penetrado de todas las razones que se han dado en pro y en contra del contrato. Así es que puede votar en conciencia.

El señor Olaechea.—La tranquilidad y moderación de las palabras del señor Senador por Lima, me imponen la necesidad de decir también dos palabras, con relación á lo que S.Sa. ha manifestado.

Como han trascurrido tantos días desde la última sesión en que se trató de este asunto, S.Sa. ha olvidado mis palabras, y sobre todo, la índole del incidente que se produjo. Yo no he dicho á S.Sa. que su actitud en aquella sesión estaba en con-

tradición con sus palabras, ni hechos. El H. señor Aspíllaga dijo entonces, tratándose de la obra del ferrocarril de Lima á Pisco, que era un asunto que no estaba estudiado, que no se había demostrado en manera alguna su conveniencia, su practicabilidad y sus ventajas con relación á los intereses generales del país y de las localidades que iba á atravesar: y yo le dije que tan estudiado estaba este ferrocarril, que hasta era objeto del programa político del respetable doctor Alzamora, jefe del partido civil, en el que S.Sa. ocupaba lugar prominente; que ese programa había sido leído por el doctor Alzamora en la asamblea de 19 de marzo del año pasado, programa que tengo aquí, y en el cual el señor Alzamora manifestaba su convicción íntima de que debía formar parte de su programa de partido la ejecución del ferrocarril de Lima á Pisco. Las palabras del señor Alzamora merecieron el aplauso unánime y entusiasta de todos los presentes, á los cuales presidía el señor Aspíllaga, y quedó establecido que si esa rama del partido civil iba al poder, sería el ferrocarril de Lima á Pisco una de las obras públicas que de preferencia ejecutaría. Pero no dije que el señor Aspíllaga había expresado, ni había asentido á esas ideas sino que rabia estado presente y no las había contradicho. Y debo declarar que estuve muy lejos de hacer cargo personal alguno á S.Sa. ni de causarle el menor desagrado: yo sólo he sostenido y sostengo los intereses del departamento que represento; creo defender una obra de utilidad general para el Perú; creo obtener la aprobación y aplauso de todos mis comitentes, si tengo la fortuna de lograr que esa obra se realice; y si lo consigo, sin el resentimiento del H. señor Aspíllaga, ni de ningún otro señor representante, mi complacencia será completa; porque no deseo que los beneficios que esa obra va á producir den lugar al recuerdo ingrato de nadie.

El señor Aspíllaga.— Personalmente me satisfacen mucho las explicaciones que ha tenido la bondad de hacer el H. señor Olachea; pues yo sólo he querido rectificar el hecho de que se hubiera podido establecer cierta contradicción de ideas entre mi actuación política de los

últimos años y la actitud que asumí en el Senado, tratándose de este ferrocarril.

El señor Riva Agüero.—Excmo. señor: Cuando en la última legislatura ordinaria se trajo á debate este asunto, seguí con la mayor atención todas las razones que se adujeron—debo declararlo—con el más sincero deseo de que ellas pudieran modificar el concepto adverso á este proyecto que me había formado desde el primer momento; pero desgraciadamente ese debate, lejos de haber modificado mis ideas, las ha confirmado por completo, y voy á pasar por el sentimiento de dar un voto adverso á este proyecto, no obstante de que, como he dicho, sinceramente, hubiera deseado apoyarlo si ello me fuera posible, no solamente porque me habría complacido dar mi voto á favor de un contrato presentado por el Gobierno, sino también por el gran interés que, como es natural, ha puesto en este asunto mi estimable compañero y amigo el señor Olachea. Pero yo creo, Excmo. señor, que faltaría á mis deberes de representante, si no diera ese voto adverso; algo más, si no manifestara las razones que tengo para darlo y de las cuales voy á ocuparme muy ligeramente, por lo mismo que ya ha pasado algún tiempo desde que se inició este debate en esta H. Cámara.

No niego Excmo. señor, ni puedo negar que el ferrocarril de Lima á Pisco ha de producir algunos beneficios; no hay ferrocarril que no produzca alguna ventaja: acortar la distancia entre dos lugares y facilitar su comunicación y comercio siempre es desde luego ventajoso.

Pero á pesar de las ventajas muy relativas á la verdad de esta obra pública, el criterio de los Poderes del Estado en caso particular no puede ser el que simplemente informe en principios generales.

La manera á mi juicio debe formar concepto exacto sobre este asunto como sobre cualquiera otro de esta naturaleza, es preguntarse si las ventajas que la construcción de esta línea va á ofrecer, compensarán realmente los sacrificios que va á imponer? Esto es lo que debemos tratar.

Yo declaro Excmo. señor, que considero que esas ventajas, muy relativas á mi juicio, como lo trataré de demostrar, no compensan los e-

normes sacrificios que esta línea va á imponer. Prescindo desde luego de la concesión de terrenos que á mi no me preocupa: las concesiones de terrenos eriazos de la costa, que en su actual situación poco valen y poco pueden servir, ojalá pudieran utilizarse en pagar siquiera en parte la construcción de ferrocarriles.

Sin embargo es de lamentar que en esta concesión de terrenos hecha en el contrato que discutimos, no se haya atendido al verdadero interés nacional que es el de su irrigación. Si siquiera se hubiese impuesto en el contrato la obligación de irrigar los terrenos que se van á conceder, ya se habría obtenido por ese lado la satisfacción de una exigencia de carácter nacional, como es á mi juicio y muy precisa la irrigación de la costa del Perú; pero prescindo, como he dicho de la donación de terrenos, no obstante de que debía haberse impuesto la obligación de irrigarlos para detenerme en la subvención fiscal.

Según el contrato en debate, el Gobierno del Perú contrae la obligación, á mi juicio enorme, tratándose de esta obra pública, de dar una subvención fiscal fija de doscientos mil soles al año durante veinticinco años. Es decir de dar cinco millones de soles, es decir, de pagar en buena cuenta el precio del ferrocarril; no obstante que ni siquiera se nos ha presentado un presupuesto bien estudiado y que dé á conocer si eso cinco millones van á constituir el costo real de esta obra pública.

Yo considero, Excmo. señor, que una subvención de doscientos mil soles para una obra de verdadero interés nacional, sería nada; pero la considero enorme, enormísima tratándose de un ferrocarril que no va á resultar sino en beneficio y muy relativo de dos localidades, de Lima y de Ica; yo comprendería un sacrificio semejante si se tratara de construir un ferrocarril al Oriente ó si se tratara de alguna región del interior para comunicarla con la costa; pero no comprendo que, en la situación actual del erario, para comunicar á Lima con Pisco, que comunicados están y que pueden comunicarse y se comunican diariamente por la vía marítima en una forma tal, que hasta los mismos defensores del contrato comienzan por confesar

es indiscutible que el ferrocarril jamás podrá hacer competencia al servicio de mar, sea aceptable, sea juicioso imponer al estado carga tan considerable.

Doscientos mil soles fijos, Excmo. señor, sin tomar en cuenta los rendimientos de la línea, es algo enorme. Cinco millones, dados durante veinticinco años para todavía hacer propietario de la línea, y propietario perpetuo, al contratista, es algo, á mi juicio, que no puede aceptarse.

Con un sacrificio un poquito mayor, si realmente se cree que esta obra es de tanta importancia, podría hacerla por su cuenta el Estado, que tendría así una propiedad más.

Acábamos de conseguir dinero al siete por ciento sobre cinco millones, serían 350,000 soles anuales. Yo no creo, Excmo. señor, por más que se diga que es curioso, por sus defensores, que este ferrocarril no va á producir absolutamente nada, que ni una peseta vaya á dejar libre. De manera que aceptando que pudiera producir un dos por ciento sobre el capital de cinco millones, después de cubiertos, por supuesto, los gastos naturales, quedaría reducido el interés al cuatro ó cinco por ciento; es decir, una suma equivalente á la que vamos á dar todos los años para hacer dueño de la línea al concesionario.

Pero se dice á este respecto, Excmo. señor, algo que acusa, desde luego, una contradicción. Se ha sostenido, y se ha hecho hincapié en que el contrato celebrado por el Gobierno es más ventajoso que la ley vigente que autoriza al Gobierno para celebrar un contrato con la garantía del siete por ciento, porque se considera que gana más el Estado obligándose á dar 200,000 soles fijos, cualquiera que sea el rendimiento de la línea, que garantizando el interés del siete por ciento sobre el capital, pues se dice que esto representaría siempre una suma mayor, por cuanto, desde que el ferrocarril va á ser absolutamente improductivo—este es el punto de que se parte—le conviene más al Estado contraer la obligación de dar doscientos mil soles anuales á garantizar un interés de 7 por ciento que representaría 350,000 soles. Pero yo pregunto: ¿De este argumento, de esta afirmación, de esta confesión paladina que se hace sobre la completa improductividad de esta línea, qué es lo que se deduce? Lo que

lógicamente se deduce es que esa línea no debe hacerse, pues ¿cómo vamos á acometer una obra que no es de interés nacional comenzando por declarar que no ha de producir nada?

Yo no puedo creer, Excmo. señor, que esto sea completamente exacto, y á este respecto me parece, por más que se haya dicho lo contrario, que el contrato que ha celebrado el Gobierno no es más ventajoso que la ley. Si es más ventajoso que la ley, resulta, pues, que la ley es inaceptable y el contrato más inaceptable que ella: ambas cosas deben quedar, pues, sin efecto.

¿Cómo puede emprenderse una obra pública innecesaria sobre esta base verdaderamente absurda? ¿Cómo es posible hacerlo, si se comienza por declarar que no va á producir nada, y á tal punto, que el Estado gana más obligándose á subvencionar esta línea con doscientos mil soles todos los años durante veinticinco, que garantizando el siete por ciento? Yo creo que se incurre á este respecto en un error; pero, desde luego, la seguridad con que esto se afirma está demostrando que este asunto no tiene base, porque lo que se desprende naturalmente de ese hecho, del cual parece que el Gobierno mismo está convencido, es que este ferrocarril, por el momento al menos, es una obra imposible.

Repito, Excmo. señor, que esa subvención de doscientos mil soles al año, sería nada si se tratara de una obra de interés verdaderamente nacional: pero no es esto; se trata de comunicar dos departamentos que comunicados están de la manera más perfecta y conveniente por mar, á tal extremo que si la obra se llevara á cabo, los fletes del ferrocarril no podrían competir, como es un hecho evidente, con los de mar. Entre Lima y Pisco podemos comunicarnos hasta por botes, porque felizmente tenemos una costa apacible, donde no hay tempestades ni movimientos de mar, y permite hacer una navegación tan fácil, que hasta en bote se puede ir y traer toda clase de productos de Pisco á Lima.

Si se tratara de abrir una región incommunicada, comprendería que se hiciera ese sacrificio; yo soy enteramente de la opinión que acaba de expresar el honorable señor Aspíllaga; creo que desde el momento que

no podemos acometer todo lo que el país necesita por su escasos recursos, no se pueden gastar las fuerzas fiscales sino en líneas ferrocarrileras que faciliten la exportación, que abran regiones que están incommunicadas con el mar y den salida á sus productos y no que gastemos nuestros escasos recursos en ferrocarriles, que solo van á comunicar localidades q' ya están comunicadas, sólo para desarrollar el comercio interior. En esto no podemos pensar todavía, porque en todo hay que comenzar por el principio, dándose la preferencia á lo más urgente.

Yo no puedo votar esa subvención de 200,000 soles para este ferrocarril, no sólo por las razones que he dado sino porque veo tantos otros urgentes, reproductivos, de interés verdaderamente nacional que hay por hacer y que no se pueden acometer por falta de dinero. Me explico un ferrocarril á Cajamarca, un ferrocarril al oriente, por el cual cualquier sacrificio sería poco, porque tiende á asegurar al país la posesión de esos territorios, que de otro modo se pueden perder; me explico un ferrocarril que abra el riquísimo departamento de Ancachs, que tengo el honor de representar, un ferrocarril á Ayacucho; pero un ferrocarril entre Lima y Pisco, gastando cinco millones en 25 años, es una verdadera locura, es una obsesión y hay que tener en cuenta que no solo ferrocarriles es lo que necesita el Perú; ¿Hasta cuándo no se ha de pensar seriamente en la inmigración europea? Mientras que no acometamos este problema capital, no haremos nada verdaderamente trascendental; yo soy completamente de la opinión del eminente publicista argentino Alberdi, que dijo esta frase, que yo repito con la más completa convicción: "En América, gobernar es poblar."

Evidentemente, Excmo. Sr.; ¿que pueden hacer estos países de Sud América con una población diminuta, perdida, dispersa en territorios enormes? Mientras no acometamos seriamente ese problema, por el cual hace muchos años que vengo trabajando con todos los gobiernos, encontrando siempre la misma objeción: hay dificultades, nada se puede hacer, seguiremos perdiendo lastimosamente un tiempo precioso.

Es necesario que á este respecto

comencemos por algo, porque entre nosotros, ó se quiere hacer todo á lo grande ó no se hace nada; esa obra de la inmigración europea es para estos países la solución de todos sus problemas sociales, políticas y económicos, porque aquí, en buena cuenta no hay cuerpo social, y hay que formarlo, porque es sobre el cuerpo social que descansa la Nación y el organismo del Estado. Esta obra necesita otra previa, que es la irrigación de la costa, que desde luego se puede emprender. Los estudios están en gran parte hechos; no habrá necesidad de irrigar toda la costa á la vez, pero se puede comenzar á irrigar ciertos valles, con el objeto de tener asiento para traer la inmigración europea. El valle de Piura, por ejemplo, puede ser irrigado y pueden acomodarse allí cómodamente 80 á 100,000 inmigrantes. ¿Por qué no hacemos eso en vez de estar pensando en gastar nuestros escasos recursos en obras que por el momento no son necesarias?

Es un error pensar en traer inmigrantes para las montañas. Tenemos que comenzar por poblar la costa y el exceso de la población de la costa, lo que rebalse de ella, irá á poblar la montaña y la sierra; de otro modo la inmigración sería un fracaso; y yo sostengo que si se acometiera la irrigación de la costa, siquiera de un valle por lo pronto, para tener un asiento, para 50 ó 60 mil inmigrantes, como es posible hacerlo, no habría dinero mejor gastado, pues á la vuelta de 10 á 12 años, con 50 mil extranjeros más que hubiera aquí, nadie conocería este país por la evolución increíble que en todo orden se realizaría.

Esto es de lo más grande que hay que hacer; pero cuando hay tanto importantísimo por someter es posible que el Fisco contraiga la obligación de dar por 25 años una subvención de 200 mil soles anuales, para construir en ferrocarril entre dos localidades que comunicadas están y que no pueden comunicarse en mejor forma; para un ferrocarril que se comienza por declarar q' va á ser absolutamente improductivo? Yo no lo creo, Excmo. señor, y en este sentido, estimo, por más que se diga lo contrario, que la ley que dió el Congreso—que yo desde luego no habría aceptado,—es siempre superior al contrato celebrado por el Gobierno,

porque no puedo concebir q' durante 25 años, una vez construida esa línea no traiga algún desarrollo á esa región y haga que el ferrocarril reduzca dos ó tres por ciento, después de cubrir sus gastos; pero se sostiene con tanta seguridad q' esto no es así, hay q' aceptarlo; pero de ello lo que se deduce racionalmente es que el ferrocarril no debe hacerse por lo menos mientras no entremos en un período de holgura.

No digo que no se haga más tarde, pero en materia de obras públicas hay que ir por orden, porque un país con escasos recursos está en el mismo caso de un particular que no puede adquirir en un día todo lo que desea, sino que tiene que dar preferencia á lo necesario, para después pensar en las obras de lujo; y este ferrocarril en mi concepto, es un lujo y no una necesidad.

No he escuchado sino dos razones en apoyo de este ferrocarril, que desde luego, repito, no tiene sino interés puramente local; se ha dicho que abaratará mucho la vida en Lima, y que será un ferrocarril estratégico.

Desde luego, Excmo. señor, no sé en qué forma este ferrocarril puede abaratar, una vez construido, las subsistencias en Lima, pues en contra de esa suposición hay muchísimas razones. En primer lugar, como he dicho al comenzar, en el contrato no se ha impuesto la obligación de irrigar los terrenos que van á concederse. Si hubiera esa obligación se comprendería ese abaratamiento, porque entonces se podría sostener que esa región produciría veinte veces lo q' produce hoy; pero no veo, Excmo. señor, cómo se pueda aumentar considerablemente la producción agrícola del departamento de Ica con la construcción de este ferrocarril, si los campos y valles de ese departamento van á permanecer sufriendo de la misma sequía que hoy padecen.

Si se tratara de un proyecto para irrigar el valle de Ica, yo daría mi voto con gusto; pero en qué puede aumentar sensiblemente la producción agrícola de esos valles, la construcción de este ferrocarril, si él no va á llevarles el agua?

De otro lado, ¿cómo se sostiene, sin contradicción evidente, que este ferrocarril va á abaratar las subsistencias en Lima, cuando se comienza

por declarar que será improductivo, porque el flete del ferrocarril jamás hará competencia al de mar, lo que quiere decir que todo lo que puede venir á Lima del departamento de Ica seguirá viniendo por mar en condiciones más económicas?

Además, si se quiere realmente ocuparse del interés puramente local de Lima, si se quiere tomar en serio el abaratamiento de las subsistencias en Lima, no hay necesidad de contraer obligaciones de esta clase. De construir un ferrocarril que va á imponer al erario un peso tan enorme; no necesitamos cinco millones para eso: los valles de Lima son extensísimos y muy feraces, y lo que se necesita es que los poderes públicos se ocupen un poco de ellos.

Yo soy también agricultor y sé lo que pasa al respecto; aquí cada día se puede trabajar menos por la completa escasez de agua; y mientras tanto tenemos unas lagunas en Huarochiri, construídas hace años y que costaron al rededor de dos millones de soles; esa es una obra soberbia, pero que por el estado de completo abandono en que se encuentra, soy muy relativos los servicios que hoy presta, pero con quince ó veinte mil soles se pueden poner expeditas esas lagunas, y entonces los valles de Lima producirán para abastecer á una población muy superior á la actual. No necesitamos por tanto para defender este interés puramente local, ir á construir un ferrocarril longitudinal, contrayendo la obligación de pagar por él cinco millones de soles. Se puede conseguir el mismo resultado sin hacer sacrificios de esa entidad.

Se ha dicho por otra parte que el ferrocarril de Lima á Pisco es un ferrocarril estratégico. Yo, Excmo. señor, no tengo conocimientos militares, no sé nada de estrategia; pero por el sentido común sostengo que eso no puede ser exacto. Yo no concibo un ferrocarril estratégico para un país que no domina en el mar, si ese ferrocarril va por la orilla del mar y me parece que una lancha y dos cañones, cualquiera que dispusiera del mar lo inutilizaría en el momento necesario.

Se ha dicho también que si hubiéramos tenido ese ferrocarril no hubieran llegado á Lima los chilenos: ya creo, á mi vez que hubieran llega-

do más pronto, porque se habrían apoderado de ese ferrocarril, sin el menor inconveniente.

Yo emprendería un ferrocarril estratégico tendido á seis ú ocho leguas de la costa, pero un ferrocarril que vaya bordeando la orilla, para un país que no tiene marina, de nada le puede servir.

No he escuchado, Excmo. señor, otras razones en apoyo del proyecto en debate. Repito que siento mucho verme obligado á negarle mi voto; he creído de mi deber hablar con franqueza, porque considero que habiendo tanto y tan importantísimas obras reproductivas, de verdadero interés nacional que acometer, no obstante las relativas ventajas de este proyecto me parece, pues, necesario por lo menos aplazar su ejecución para mejores tiempos.

Ultimamente, se dice que el Gobierno no se encuentra frente á una ley vigente que lo obliga á contratar este ferrocarril, esto á mi juicio no es argumento atendible: desde luego el contrato no es la ley, la ley que dictó el Congreso dispuso en la parte económica que se autorizaba al Gobierno para celebrar un contrato sobre la base de la garantía del siete por ciento de interés; lo que no se hecho verdadera luz sobre este asunto cuando se discutió si el Congreso hubiera sancionado esa ley; pero de todos modos, es evidente é indiscutible que aún esa ley; ley arrancada por influencias personales, es completamente inaceptable por el momento. El Gobierno lo sabe y el Congreso también y no porque una ley esté vigente y porque no se le haya derogado expresamente, se ha de llevarla á la práctica, cuando hay el convencimiento de que es una ley inaceptable.

Desde luego, repito q' el contrato no es la ley; muchos sostienen que es mejor que la ley, yo sostengo lo contrario; de todos modos, no se ha cumplido esa ley, y no tendría yo inconveniente, si nos halláramos en legislación ordinaria, para pedir su derogación.

El Gobierno se puede decir que ha faltado á su deber: estaba frente á un mandato del Congreso; pero el Gobierno, á mi juicio, ha debido estudiar con calma el asunto y comprendiendo que hoy, aunque esa

ley esta vigente, es inconveniente á los intereses públicos, y supuesto que no ha podido ajustar un contrato conforme á ella, no ha debido celebrar el muy oneroso que nos ha remitido, probando con este hecho que se ha apartado de la ley autoritativa.

Estas son las razones, Excmo. señor, que tengo, para dar un voto adverso á este asunto, en cumplimiento de mi deber.

El señor **Ministro de Fomento**.—Pido la palabra, Excmo. señor.

El señor **Presidente**.—Siendo necesario pasar á sesión secreta se reservará S.Sa. el hacer uso de la palabra en la próxima sesión.

Se levantó la sesión.

Por la redacción

Manuel M. Salazar.

11. Sesión del viernes 5 de enero de 1906.

Presidencia de los HH. señores Iri-goyen y Barrios

Sumario.—Presta juramento y que da incorporado á la H. Cámara el señor Celso G. Pastor, Senador suplente por el departamento de Cajamarca.—Continúa el debate del proyecto del Ejecutivo sobre construcción del ferrocarril de Lima á Pisco desechándose el aplazamiento propuesto por el Señor Solar Amador.

Abierta la sesión, con asistencia de los HH. SS. Aspíllaga, Barreda, Barrios, Bezada, Capelo, Carmona, Carrillo, Elguera, Echeopar, Falco-ní, Ganoza, Icaza Chavez, Lama, La Torre Bueno, Lorena, Luna, Matto, Moscoso Melgar, Olaechea, Orihuela, Peralta, Pérez, Ponce, Puente, Ramos Ocampo, Reinoso, del Río, Ríos, Riva—Agüero, Rivera, Samanez, Seminario y V., Solar A., Sosa, Tovar, Valencia Pacheco, Ward M. A., Ward J.F., García y Vidalón, secretarios, se leyó el acta de la anterior y fué aprobada.

Se dió cuenta de los siguientes documentos:

De un oficio del señor Ministro de Gobierno, manifestando que en vista del oficio dirigido por esta H. Cámara, telegrafió al prefecto de Junín, investigando la causa de la detención del individuo á que se refirió

el H. señor Capelo, y que por toda respuesta reproduce el telegrama pasado á ese Ministerio por dicho prefecto y que remite en copia.

Con conocimiento del H. señor Capelo, al archivo.

Del señor Presidente de la Cámara de Diputados, manifestando que el proyecto de presupuesto departamental de Puno, para 1906, que se envió en revisión, ha sido aprobado por esa H. Cámara, con las modificaciones que se insertan en el dictamen de su comisión Auxiliar de Presupuesto.

A la comisión Auxiliar de Presupuesto.

De un oficio del H. señor Julio Revoredo, senador por el departamento de Cajamarca, pidiendo licencia por los días que faltan para que termine la presente Legislatura Extraordinaria.

Consultada la H. Cámara acordó conceder la licencia.

DICTAMEN

De la comisión Principal de Presupuesto, en el proyecto sobre refundición de la sección de giros postales en la Contaduría General de Correos.

A la orden del día.

PEDIDOS

El señor **Capelo**: Que se publique el telegrama dirigido por el prefecto de Junín al señor Ministro de Gobierno, que se ha remitido á esta H. Cámara con el oficio de que da cuenta en el despacho.

S.E. atendió el pedido.

ORDEN DEL DIA

Juramento é incorporación del señor Celso G. Pastor senador suplente por el departamento de Cajamarca

Presente el señor Celso G. Pastor, senador por el departamento de Cajamarca, S. E. procedió á tomarle el juramento respectivo y quedó incorporado á la H. Cámara.

Continuación del debate del proyecto del Ejecutivo sobre construcción del ferrocarril de Lima á Pisco.

Ingresó al salón el señor Ministro de Fomento.