

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.

El señor **Presidente**. — Continúa el debate sobre el proyecto de contrato del ferrocarril de Lima á Pisco. El señor Ministro de Fomento que quedó con la palabra el día de ayer puede hacer uso de ella.

(Ocupó la presidencia el honorable señor Barrios).

El señor **Ministro de Fomento**. — Excmo. señor: nunca creí que al someter al Congreso el contrato celebrado para la construcción del ferrocarril de Lima á Pisco en cumplimiento de las leyes existentes, hubiera de retrotraerse la discusión hasta antes de la época en que se expidieron esas leyes; no creí que se pusiera en debate la importancia y conveniencia de este ferrocarril, después de haberse interpelado al Ministro que habla, el año último á causa de no haberse celebrado un contrato para la construcción del ferrocarril de que se trata, y haber tenido que levantar los velados definidos cargos que se hacían al Ministerio de Fomento, después de que la Cámara de Senadores prestó su tácito asentimiento á todas las impugnaciones que se hicieron á las bases publicadas para la licitación de esa obra después que se declaró oquí que no era necesario ni conveniente, ni debía sujetarse al trámite de licitación una obra pública de esta importancia y trascendencia; no creí después de todos estos antecedentes que tuviera yo que discutir todavía la importancia de este ferrocarril. Pero primero el señor Aspíllaga en la legislatura ordinaria, y después el honorable señor Riva Agüero en la actual, han tenido por conveniente llevar la discusión á ese terreno.

Ya en la legislatura ordinaria tuve el honor de dar respuesta á todos ó casi todos los argumentos formulados por el honorable señor Aspíllaga en contra de este ferrocarril, y voy á procurar ahora desvanecer los argumentos que en contra del mismo ha emitido el honorable señor Riva Agüero, y que son en parte repetición de los anteriores ó ampliación de ellos y en muy pequeña proporción nuevos.

No puedo rehuir la discusión en la forma última que se le ha querido dar. Se desea que el Ministro que habla pruebe la importancia de este ferrocarril y las ventajas que las lo-

calidades unidas por él van a reportar así como la Nación entera; y no puedo rehuir la prueba á que se me quiere someter y á la que se quiere someter también la importancia de esta obra pública.

Voy á comenzar, Excmo. señor, antes de dar respuesta al honorable señor Riva Agüero, por exponer algunos argumentos con respecto á la importancia del ferrocarril de Lima á Pisco y á su urgencia, no porque todos sean nuevos, sino porque conviene refrescar las ideas al respecto, porque conviene ampliarlas algo, y porque conviene emitir algunos que, en discusiones anteriores tal vez no presenté á la consideración de la H. Cámara.

La primera ventaja de este ferrocarril es el abaratamiento de la vida de la clase obrera de Lima y el Callao. Las dificultades para la subsistencia en Lima para la clase media y para los pobres van creciendo día á día; día á día van encareciendo las subsistencias y por consiguiente los pobres que no perciben mayor renta de la q' percibían en años anteriores se ven obligados á disminuir la cantidad y calidad de los alimentos que toman. El abaratamiento de la subsistencia no solo produce, pues, el efecto de hacer la vida más económica, sino también de permitir á los desheredados de la fortuna el tomar mayor proporción y mejor calidad de subsistencia.

Las consecuencias del encarecimiento de las subsistencias son fatales en todas partes del mundo; pero, concretemos nuestras observaciones á lo que pasa en Lima. En Lima, día á día, ha ido haciéndose la vida más higiénica, los poderes públicos y la Municipalidad se han preocupado mucho de que haya mejor servicio en los albañales, mejor aseo en las calles y domicilios, etc., y sin embargo la mortalidad no ha disminuido; el año pasado lo mismo que en años anteriores solo en Lima, ha habido cerca de cinco mil muertos, en el Callao y otras localidades alrededor de Lima ha muerto también un número considerable de individuos. Si estudiamos el cuadro de la mortalidad de Lima y de las causas que le han producido, vemos que la tuberculosis ha originado la mortalidad de mil ciento noventa y seis individuos siendo también considerable el nú-

mero de individuos, que han muerto víctimas de enfermedades infecciosas evitables y que no solo se evitan con la purificación del agua de bebida ó con la pronta exclusión de las aguas servidas de una ciudad, sino principalmente se evitan procurando que el organismo no tenga la receptibilidad que da su debilitación por falta de alimentos.

Y esto que en tesis general puede aplicarse á todas las enfermedades y hasta á la tifoidea, q' es debida directamente á la mala calidad de las aguas de bebida, pues aún bebiendo agua infestada, el organismo fuerte puede resistir esta infección, es sobre todo aplicable á la tuberculosis.

Es sabido que la tuberculosis es contagiosa, pero si su contagiosidad fuese tal que no hubiera organismo que la resistiera, todos seríamos tuberculosos, porque los microbios de esa enfermedad nos rodean por todos lados, pero, los organismos robustos resisten los gérmenes de esta enfermedad que nos ataca incesantemente. ¿Por qué muchos sucumben? Porque su organismo ha sido debilitado por la mala y escasa alimentación, por el alcoholismo, por las habitaciones antihigiénicas ó alguna otra infección, pero principal y originariamente por la mala y escasa alimentación; y por esto es que en la gente pobre hace mayores estragos esta enfermedad. Casi puede decirse que la tuberculosis es una enfermedad de hambre. En realidad, una ciudad donde mueren muchos tuberculosos está afectada de hambre, que influye también más ó menos intensamente en la difusión de las otras enfermedades evitables. Esto es lo que sucede en Lima y el Callao: padecen hambre. La tuberculosis es enfermedad individual, pero es síntoma también de gran malestar social.

Es la tuberculosis en sus efectos sociales, análoga á la lepra, y así como fué preocupación medioeval combatir y extinguir esta, debe ser preocupación moderna combatir y extinguir aquella. ¿Cuál es el medio de combatirla? Ya he dicho que es procurar que la gente pobre tenga alimentos abundantes y baratos, con el objeto de que su organismo sea capaz de resistir esta infección. El modo de lograr de que en una región los alimentos sean baratos y abundantes es precisamente facilitar su traspor-

te; y así lo ha comprendido el Gobierno inglés en la India, pues para combatir las hambrunas que ahí se presentan, no solo se ha preocupado de la irrigación de los terrenos, sino principalmente de cruzarlos por ferrocarriles.

En realidad, es necesario reconocer que este ferrocarril es el medio más práctico para abaratar las subsistencias, por abaratar su transporte merced á sus bajos fletes. ¿De dónde toma Lima sus artículos de consumo? Lima se abastece del norte, del sur y del este; del norte por mar nos vienen abastecimientos desde Guayaquil y lo mismo por el sur desde Chala, teniendo que vencerse todas las dificultades que ofrece el tráfico marítimo para la conducción de los víveres y que se encuentra recargado con los fletes desde el lugar de producción en tierra hasta el puerto de embarque, en seguida tiene que pagar fuertes derechos de muellaje, en muelles incompletos; en los puertos, con mucha frecuencia, hay pérdidas en la carga, tanto por la mala condición de los muelles cuanto por los itinerarios inseguros; muchas veces llega el ganado, por ejemplo, al puerto, esperando encontrar el vapor y resulta que éste no ha llegado ni llegará en muchos días y tiene que quedarse allí, en sitios donde generalmente no hay ni agua, sufriendo con esto enormes pérdidas los negociantes, que paga el consumidor.

En cuanto al tráfico del este, se hace por el ferrocarril central y todos sabemos que este ferrocarril tiene tarifas prohibitivas para ciertos artículos; por consiguiente no es posible esperar que vengan por ese medio los víveres que necesita la capital de la República en cantidad suficiente y á bajo precio, para que estén al alcance de los menesterosos.

Pero se dirá: ¿por qué no se aumentan los cultivos en los valles de los alrededores de Lima? Excmo. señor, por una razón muy sencilla, porque todos los terrenos de los alrededores de Lima están dedicados á cultivos industriales como la caña de azúcar y el algodón, y porque las antiguas huertas más próximas á la ciudad van desapareciendo merced á la urbanización que de ellas se hace, de allí resulta que mientras la demanda de los artículos aumenta, la oferta no aumenta en igual proporción, pues á pesar de la mortalidad que hay en

Lima, los pobladores aumentan, no tanto como debía ser, pero sí lo bastante para que unidos á los que entran, provenientes de las provincias, hagan crecer la demanda de los artículos sin encontrar oferta proporcional.

El ferrocarril de Lima á Pisco ó el de Lima á Huacho, sería el medio de solucionar esta situación porque estos ferrocarriles van á atravesar campiñas fértiles, campos que pueden ser irrigados y que pueden producir enormes cantidades de frutos que tendrán hasta las puertas de Lima, y donde se puede hacer y se hace actualmente el engorde de ganado; y de ese modo se conseguirá que todos estos artículos se puedan vender en Lima y en el Callao á bajo precio.

Con el ferrocarril de Lima á Pisco se evitarían los embarques y desembarques, se evitarían las demoras, las pérdidas, la inseguridad de los itinerarios, pues se podrían embarcar en el ferrocarril los productos en Pisco, Ica ó Chincha Alta, y expendarlos en Lima, á las pocas horas; lo mismo sucederá con el ganado, que podrá venir á Lima sin sufrir las enormes pérdidas habituales, y evitándose lo que un francés con mucha gracia decía: "es curioso el comercio de ganado que se hace en la costa del Perú, es de tal naturaleza que cada día que pasa aumenta el precio de cada res y disminuye su peso, de modo que cuando llega á la capital, llega con su precio recargado y con su peso reducido".

Ese ferrocarril mejorará también la calidad de los artículos, porque podrán estos llegar al mercado de consumo en las mismas condiciones que se encuentran en el sitio de producción.

Si todas estas ventajas redundan como es indudable en la disminución de la mortalidad y de la morbilidad, por el abaratamiento de la subsistencia llegamos á la conclusión de que el ferrocarril que se debate es importantísimo. Nadie puede discutir la conveniencia de reducir el coeficiente de nuestra población; si con el ferrocarril se consiguiera este solo resultado, se habría conseguido un gran triunfo y ante él nada importarían las 20,000 libras anuales que se van á pagar.

Si de los 6,000 cadáveres que Lima, Callao y sus alrededores, envían

anualmente al cementerio se disminuyeran solamente mil; el capital fiscal que con esta disminución se ganaría equivale sin temor de equivocarme, á un millón de soles. Basta hacer una ligera reflexión al respecto: 30 millones de soles es la suma total de los tributos que pagan los pobladores del Perú al Estado, á las juntas departamentales y á las municipalidades y 3 millones de habitantes más ó menos hay en el Perú; por consiguiente puede decirse sin error sensible que S. 10 es el coeficiente tributario en nuestro país y S. 10 equivale á un capital de S. 1000, que multiplicado por mil individuos equivale á un capital fiscal de un millón de soles; ¿y que son pues, si ésto es así, las £ 20,000 al lado de este capital? Pero hay que fijarse además en que este coeficiente de S. 10 por habitante es sólo un término medio, que el coeficiente para los habitantes de la costa y especialmente para los de las provincias de Lima y el Callao es más considerable.

Pero no avaluemos sólo desde ese punto de vista la ventaja de este ferrocarril, vamos á avaluarlos poniéndonos en otro punto de vista, en el de las enfermedades y los gastos que producen á las familias, y también en el de las muertes y el gasto ingente que producen. Si como es muy aceptable para mil defunciones hay 10,000 enfermos, y ponemos sólo á S. 20 el gasto para cada muerto y también para cada enfermo, S. 20, que desde luego representa una cifra baja, resulta una economía para los pobladores de esta ciudad de S. 220,000 al año; pues bien, ahí tenemos las £ 20,000 necesarias para la subvención. Ahora, si no sólo económicamente sino también socialmente, avaluamos las ventajas de una menor cifra letal, si avaluamos desde el punto de vista del ahorro de sufrimiento que la disminución de la mortalidad y morbilidad han de producir, debemos convenir en que son cantidades mucho más considerables pero más difíciles ó imposibles de poder expresarse en cifras.

Pero hagamos una evaluación más de la economía que puede producir el abaratamiento de las subsistencias; si sobre los 200,000 habitantes que más ó menos hay entre Lima, Callao y los pueblos más próximos.

suponemos que economiza cada habitante nada más que un sol al mes por el hecho de tener carne y legumbres á menor precio, la economía de los 200,000 habitantes serían 200,000 soles, que sobre los meses del año vienen á ser S. 2,400,000. ¿Y qué son las Lp. 20,000 de la subvención al lado de esta cifra? nada; yo creo que es un sacrificio insignificante al lado de esta y de otras ventajas económicas y sociales que acabo de presentar á la H. Cámara.

Pero pensemos todavía sobre los beneficios de otros órdenes que el abaratamiento de las subsistencias traerá, como la repercusión sobre el precio de otros artículos, y aún sobre la disminución de los salarios, lo que sería muy ventajoso para los que tienen que pagarlos.

Esta cuestión de las subsistencias en Lima y el Callao ha preocupado constantemente á los Poderes Públicos; el año 1873 se expidió un decreto convocando un concurso para que se propusieran al Gobierno las medidas más acertadas con el objeto de lograr el abaratamiento de la subsistencia, y el señor Martinet, que fué el que obtuvo el premio en ese concurso, llegó analizando las circunstancias á conclusiones análogas á las que yo he presentado, así por ejemplo en una decía (leyó) y así por el estilo pero no llegó á proponer medidas concretas y de inmediato resultado de carácter económico-social y muy generales.

En el año 98, el 1901 y el 1903, el Gobierno también se preocupó del encarecimiento de las subsistencias: en 1898 solicitó un informe de la Cámara de Comercio de Lima; en 1901 también lo solicitó de esa Cámara y en 1903 de una Comisión Especial. En el informe de 1898 se manifestó que el encarecimiento de los víveres dependía de causas transitorias, en el de 1901 se sentó como principio que el encarecimiento de los víveres provenía de la disminución de la oferta y del aumento considerable de la demanda, y proponía entre otras medidas, para lograr el abaratamiento de las subsistencias, justamente la construcción de los ferrocarriles de Lima á Pisco y de Lima á Huacho que pueden considerarse como dos brazos extendidos, una hacia el norte y otro hacia el sur de este su-

perorganismo y sirviendo para traerle tanto de los extremos, es decir, de Pisco y de Huacho, como de puntos algo más lejanos ó más próximos los víveres que necesita para subsistir.

El año 1903, una comisión ad hoc presentó también un dictamen respecto de las causas del encarecimiento de las subsistencias y de los remedios que podían aplicarse; entre las causas se señalaban en cuanto á la carne todos los inconvenientes que yo he señalado para el embarque del ganado en los puertos de donde nos viene y que sirven para abastecer la capital y el Callao; pero como llega á la conclusión de que no ha habido un aumento general en el precio de todos los artículos de primera necesidad y que algunos de los aumentos que ha habido son debidos á causas transitorias, no propone ninguna conclusión general, ningún remedio que el Gobierno ó la Municipalidad debieran poner en juego para lograr el abaratamiento de las subsistencias. Pero esto de que se repita con frecuencia la alarma de los Poderes Públicos, ésto de que constantemente se estén nombrando comisiones con el objeto de averiguar las causas y proponer los remedios para lograr el abaratamiento de los víveres, manifiesta que el encarecimiento es un hecho que está presentándose constantemente, esto manifiesta que en realidad tienen razón todos los que han informado diciendo que la causa de ese encarecimiento es la disminución de la oferta y el aumento de la demanda, y por consiguiente de allí puede deducirse que el medio de abaratar las subsistencias es aumentar la oferta, ya que la demanda conviene que continúe aumentando.

La Municipalidad del Callao, preocupándose de este mismo fenómeno siguió un largo expediente para averiguar las causas y poner los remedios y en los informes que corren en este expediente puede verse que se han señalado causas análogas á las señaladas, y como estas causas pueden ser remediadas mediante los dos ferrocarriles del norte y el sur á que me he referido, resulta que todos estos informes vienen en buena cuenta á apoyar la construcción de estos dos ferrocarriles.

Pero el abaratamiento de los víveres no sólo produce el incremento vegetativo de las poblaciones sino

también su incremento extrínseco, aquello por lo cual se ha estado clamando, la inmigración, que, indudablemente, se dirige de preferencia á los países donde las subsistencias se consiguen á bajo precio, á no ser que se dirija á países como los Estados Unidos donde los salarios son muy elevados, pero entre países como los de Sud América, cuyos salarios son bajos, se preferirán aquellos á donde los viveres se pueden conseguir á bajo precio. Por consiguiente, pues, uno de los medios de provocar una corriente inmigratoria es abaratar las subsistencias.

Podría ser otro medio igualmente útil, tanto para los habitantes de nuestro país como para los que vinieran de fuera, aumentar considerablemente los salarios; pero creo que entre estos dos caminos es preferible el primero, por lo menos desde el punto de vista industrial.

Vamos á ver ahora otra importancia que tiene este ferrocarril; la importancia política y administrativa. Como esa importancia la tienen todos los ferrocarriles que pueden construirse en nuestro territorio, no vale la pena insistir mucho sobre ella; es indudable que la acción del poder central es decir de la administración, se dejará sentir más fácilmente cuando las poblaciones estén unidas por ferrocarriles, que estando separadas por los arenales de la costa; es indudable también que los trastornos políticos que de tiempo en tiempo asolan á las naciones Sud Americanas, irán desapareciendo conforme se vayan tendiendo rieles en sus territorios, siendo esto especialmente aplicable al Perú.

Vamos á ver ahora la importancia extratécnica con respecto á la que han manifestado dudas y aun opiniones contrarias algunos señores senadores. A ellos puede contestárseles que por un camino corriente un batallón que para trasladarse á una distancia de doscientos cuarenta kilómetros como la que hay de aquí á Pisco á razón de 24 kilómetros por día emplearía diez días, y con un ferrocarril lo hará fácilmente en unas cuantas horas, con lo cual la ventaja inmensa de los trasportes rápidos está perfectamente demostrada; y si á ello se agrega que la tropa que compone un batallón ó un cuerpo de ejército, llega fatigada después de marchar durante varios días, en ca-

minos corrientes, llegará tan fresca como estaba en su punto de salida, cuando el transporte se verifica por ferrocarril, entonces tenemos que llegar á la conclusión que todo ferrocarril es extratécnico.

Pero la estrategia de este ferrocarril es mucho más considerable que la de cualquier otro ferrocarril en general. Como alguno de los señores senadores que han combatido este carácter y cualidad de este ferrocarril han manifestado su incompetencia en materia militar y yo no me encuentro tampoco en situación superior desde este punto de vista, voy á limitarme á presentar á la consideración de la Cámara los argumentos fundamentales presentados al respecto, por dos técnicos militares según corren en la memoria del Estado Mayor publicada en 1902.

El coronel Bailly-Mátre, decía lo siguiente:

“Una línea á lo largo de la costa puede ser discutible bajo el punto de vista económico, porque parece como que formará un doble servicio con el cabotaje. Pero debe observarse que la costa es muy poco hospitalaria para éste: los embarques y desembarques son generalmente difíciles y los vientos á menudo contrarios.”

“Pero el interés de esta línea es, más que comercial, político y militar las dos regiones de actividad del norte y del sur, están á la extremidades de una banda de tierra de 1000 millas de longitud, que está llamada á tener un gran porvenir, merced á la irrigación. Aproximar estas extremidades, uniéndolas por una línea ferroviaria que pudiera ser recorrida por un tren en 24 horas, sería nada menos que doblar las fuerzas defensivas del Perú. Su interés estratégico, es, pues evidente. Ella representa la defensa del litoral plenamente asegurada, mucho mejor, sin duda, que con una armada poderosa que ocasionaría un enorme gasto sin gran provecho para el país. Bastaría la organización de puntos de apoyo para la defensa móvil y la construcción de unas cuantas baterías de costa para completar la acción del ferrocarril; permitiendo á las tropas trasladarse de un punto á otro del litoral en pocas horas, con una poderosa artillería conducida sobre trucks é impedir así toda

"tentativa de desembarque por parte del enemigo... .."

"... .."

"Y hay que notar que ya se ha pedido propuestas para la construcción de la sección de Lima á Pisco, ó sea una extensión de 200 kilómetros más ó menos y q' la línea de Ancón (38 kilómetros) se prolongaba antes de la guerra hasta Chancay, es decir, 28 kilómetros más (Chancay se encuentra á 66 kilómetros de Lima). No terminaremos sin llamar la atención sobre la conveniencia de efectuar en el territorio nacional trasportes, que, hoy, se realizan sólo con provecho de compañías extranjeras de navegación, sin dejar beneficio alguno para el país: además, como consecuencia, ganaría mucho el servicio como regularidad y velocidad. Paita que se encuentra á 500 millas del Callao, unida á Lima por una línea férrea, que tendría 900 kilómetros de longitud más ó menos, se encontraría con el tren expreso á 12 horas de la capital, lo cual representaría una disminución notable (2 días) del tiempo empleado actualmente, en el viaje entre Lima y Panamá exclusivamente por mar."

"Esto es nuevo en una época en que "time is money" y la capital de la República se encontraría así después de la apertura del canal, en condiciones excepcionalmente favorables para sus relaciones rápidas con Europa. Respecto al inconveniente del trasbordo que habría que hacer en Paita, con esta solución, existe actualmente en el Callao, y por consiguiente, no puede constituir una objeción seria."

Voy á leer también esta nota importante que pone el autor.

"Si hubiera existido en 1881 un ferrocarril de esta naturaleza, los chilenos no hubieran podido desembarcar tan cerca de Lima y su marcha sobre la capital habría sido no sólo difícil, sino probablemente imposible".

Hablando sobre este ferrocarril decía el coronel Clément lo siguiente:

"Como la costa peruana es muy dilatada, no se le puede cubrir de batería de costa para impedir los

desembarques; de manera que hay que conocer y estudiar el terreno para fijar los sitios que conviene artillar en caso de conato de desembarque; y, desde el momento que se tema una ofensiva de esta especie, se mandan tropas á ocupar esos puestos; para ésto se necesita una línea de ferrocarril paralela á la costa. Agregaremos que deberá mantenerse forzosamente, más ó menos al pie de los primeros cerros que bordean la costa, faldeándolos; comprenderá, bien desafilados, todos los ramales necesarios para conducir hasta los emplazamientos mismos de las piezas, en los cuales, éstas montadas sobre trucks, vendrán á tomar fácilmente su posesión de combate detrás de parapetos levantados de antemano y convenientemente organizados".

"Finalmente, haremos notar que, bajo el punto de vista económico, la porción más importante de esta línea sería la del norte y particularmente de Lima á Trujillo; y que la sección que se extendería al sur de Pisco tendría principalmente un gran interés estratégico".

Pero tiene además este ferrocarril importancia económica directa. Tiene importancia económica para el público desde el momento que cada uno de los pasajeros que vengán de Pisco al Callao ó vice-versa ó que vengán de alguno de los puertos intermedios, tendrá que sufragar menores gastos que para hacer su traslación por mar; pues no solo los pasajes por esta vía son bastante fuertes sino que hay que tomar en cuenta todos los gastos de embarque y desembarque, todas las esperas en caso de que no se cumplan los itinerarios.

Además de ésto, el ferrocarril no se limitará á producir sus efectos benéficos sobre los valles que ya tienen comunicación asegurada por mar, aunque sea con fuertes gastos, sino que dará vida á todos los valles intermedios que no tienen comunicación con el mar y que por lo tanto no pueden embarcar sus productos ó recibir los que consumen; en ellos la producción agrícola é industrial

está como estuvo hace 100 años, los vapores no han podido influir sobre su desarrollo, éstos sólo han aprovechado á los puertos de escala, mientras que el ferrocarril influirá sobre todo los valles atravesados. Aumentará considerablemente la producción, y con ella el bienestar de los pobladores; aumentará el precio de los terrenos y con ello aumentará la fortuna pública.

En días pasados un señor senador, que había tenido oportunidad de examinar escrituras de transferencia de dominio de fundos próximos al ferrocarril de la Oroya, realizadas antes y después de la construcción de ese ferrocarril, me manifestó su sorpresa de que fundos que antes se habían vendido á precios irrisorios, habían sido transferidos á precios diez veces superiores después de construida esta vía. Yo sé de buen origen que días antes de firmarse este contrato para la construcción del ferrocarril de Lima á Pisco iba á transferirse el dominio de un pequeño fundo en el valle de Lurin y que habiéndose demorado esa operación y habiendo salido entre tanto el decreto aprobando el contrato, ya no se llevó á efecto la transferencia, porque el propietario se negó á vender el fundo por el precio que había sido verbalmente pactado, y declaró que el doble de ese precio sería la base sobre la cual podría discutirse.

Hay además otra ventaja: el ferrocarril de la Oroya á Huancayo, que es deseable que se prolongue hasta Ayacucho y el Cuzco, para producir sus benéficos efectos, tiene un gran inconveniente, la tarifas del ferrocarril de Lima á la Oroya. De manera que mientras subsistan estas tarifas prohibitivas será difícil que el ferrocarril á Huancayo aproveche mucho á Ayacucho, y de ahí que tal vez se prefiera prolongar la vía de Ica y quizá seguirla más al sur, á provincias como Lucanas, Parinacochas, Condesuyos, La Unión, Caylloma y por último hasta Arequipa misma. Esta línea puede ser, pues, el primer eslabón de la cadena que nos ligue con nuestros departamentos del sur, sobre todo si el ferrocarril de la Oroya sigue en poder de una compañía que pone en toda su vigencia las tarifas señaladas en el contrato respectivo.

Pero este ferrocarril producirá todavía otros efectos benéficos; por ejemplo, el mejoramiento de la industria agrícola y ganadera, porque desde el momento que haya la seguridad en esas regiones de que sus productos tengan mercado seguro, los productores se preocuparán, no solo de aumentar su cantidad sino de mejorar su calidad.

Hay además otras ventajas respecto de las cuales vale la pena hacer algunas reflexiones. En un corto lapso de tiempo, en los 3 ó 4 años que durará la construcción del ferrocarril de Lima á Pisco, van á invertirse Lp. 500,000 de capital extranjero que puede decirse producirá el efecto de una lluvia fecundante en provecho de todos, no solo de las ciudades que están en los extremos, sino de todas las regiones que va á atravesar dicho ferrocarril.

La inmigración sobre la cual insistía tanto el honorable señor Riva Agüero, tomará un impulso positivo con la construcción de este ferrocarril, como la ha de tomar con todos los demás que se van á llevar á cabo, pero principalmente con el de Lima á Pisco, desde que es un ferrocarril costanero, y desde que mediante su construcción, se podrá llevar á cabo la colonización ya sea con nacionales ó extranjeros de todos los terrenos del trayecto, ya sea que se irriegen por la compañía constructora ó por los propietarios de tierras, que en la actualidad solo tienen bajo riego una corta extensión de las que poseen. **Pero se dice: no es posible desconocer los beneficios que reportarán las ciudades que van á ser reunidas por el ferrocarril,** no es posible tampoco desconocer los beneficios indirectos que la Nación entera va á reportar, pero si es dable dudar de la urgencia de este ferrocarril comparado con otros. Los otros ferrocarriles en los que puede compararse el de Lima á Pisco, indudablemente son de grandísima importancia, quizá me atrevería á decir que son tanto y aún más importantes que éste, pero todos esos ferrocarriles están virtualmente en construcción. El señor Riva Agüero, ayer enumeraba algunos de ellos: yo voy á enumerarlos todos para hacer ver que todos están en construc-

ción ó lo van á estar dentro de muy poco tiempo.

El ferrocarril de Pacasmayo á Cajamarca, ha sido incluído entre los que el Gobierno, va á llevar á cabo con el producto de la renta del tabaco; el de Chimbote á Huaraz, que también es de una importancia nacional y regional indiscutible, en virtud de la concesión otorgada hace pocos años por el Gobierno, está virtualmente en construcción desde el momento en que se ha celebrado ya el contrato respectivo entre los capitalistas que han aportado el dinero y el empresario; el ferrocarril del Oriente, sea que vaya al Ucayali, en su parte alta, en su parte baja ó á uno de sus afluentes, tiene fondos afectos á su construcción, y es un ferrocarril que también puede decirse que virtualmente está en construcción pues se están haciendo los estudios con el propósito, no de enriquecer los archivos, sino de llevar á cabo su construcción, desde el momento que hay una ley que se lo ordena al Ejecutivo, y desde el momento que tanto los poderes públicos como los particulares reconocen la importancia de esta vía. Los ferrocarriles de la Oroya á Huancaayo y de Siuaní al Cuzco, están actualmente en construcción y el de Ilo á Moquegua lo va á estar también en virtud de una ley reciente. Por consiguiente pues, todos estos ferrocarriles entre los que hay algunos de tanta importancia como el de Lima á Pisco, y otros quizá de conveniencia mayor, están en construcción y fuera de ellos, no hay ningún otro ferrocarril con que comparar á ésta.

También es necesario el ferrocarril de que se trata, porque Ayacucho por ejemplo, sino queda unido á Lima, mediante la prolongación hacia el sur del ferrocarril que llegue hasta Huancaayo, podría unirse por el de Lima á Pisco. Y no sería desde luego, imposible preferir la construcción del ferrocarril de Ayacucho, desde el momento en que los primeros eslabones de la cadena ferroviaria de Lima á este departamento estuviera colocado, en la forma del ferrocarril hasta Ica.

Pero además, deben tomarse en consideración algunas otras razones con respecto no sólo al ferrocarril de Lima á Pisco, sino también respecto al ferrocarril de Lima á Hua-

cho y de sus prolongaciones más al sur ó al norte.

Se dice que nuestra costa tiene fácil comunicación por el Pacífico y que está bien servido el tráfico por las compañías de vapores. Ese es un error; nuestra costa no está perfectamente servida, las compañías de vapores no sirven para el desarrollo de toda nuestra costa, porque ellas sólo sirven los puertos de escala y no para los valles intermedios. Tenemos tal vez, cien vailes á lo largo de nuestra costa, no habiendo sino veinte puertos, y por consiguiente, los vapores que sólo hacen escala en veinte puertos, no sirven sino para el desarrollo de los valles que les corresponden y no para el de los intermedios; pero un ferrocarril á lo largo de la costa ó un ferrocarril restringido á Pisco y Huacho daría por resultado el desarrollo y progreso de todos los valles intermedios entre uno y otro puerto y que hoy no pueden ser favorecidos por el tráfico marítimo.

Y voy todavía más lejos; yo no veo ese pretendido antagonismo que se quiere establecer entre un ferrocarril longitudinal más ó menos largo y una compañía de vapores.

El ferrocarril de Lima á Pisco desarrollando los valles que hoy no tienen puerto, llevará sus productos á los puertos para que sean embarcados, y por consiguiente, el ferrocarril, será una especie de alimentador del tráfico marítimo; el ferrocarril de Lima á Pisco tomará los productos de los valles de Lurín, Mala, Comas, etc., que son intermediarios entre el Callao y Cañete, llevándolos á Cerro Azul ó al Callao, y por consiguiente, si hubiera una mayor producción en estos valles, ella dará por resultado un mayor tráfico en esos puertos.

(En este momento ocupa la presidencia el H. señor Barrios.)

El ferrocarril de Chincha Alta á Pisco, por ejemplo, suprimirá el puerto de Tambo de Mora, pero esto, ¿qué importaría?; no haría sino inutilizar un puerto que tiene muchísimas desventajas.

El ferrocarril de Chorrillos al Callao ha hecho inútil, si se hubiera pensado, la construcción de un puerto en Chorrillos; con una considerable ventaja, pues si en el Callao hay todos los medios necesarios

para el embarque y desembarque, hubiera sido muy difícil duplicarlos, estableciéndolos en Chorrillos.

El ferrocarril de Lima á Ancón ¿qué competencia puede hacer al tráfico marítimo?; y si se prolongara á Chancay, ¿no es cierto que los productos de los valles recorridos aumentarían desarrollándose notablemente la agricultura, merced al ferrocarril, lo que no puede hacer ninguna compañía de vapores?

Hay varias compañías de vapores de aquí al sur, puede establecerse una compañía con línea especial á Pisco, pero aún así yo pregunto ¿qué influjo podrían tener esas compañías sobre el abaratamiento de fletes para los productos de Lurín, por ejemplo? El valle de Lurín no dista de la capital sino cincuenta kilómetros y sin embargo hoy cuesta dos soles el transporte de cada quintal de productos, mientras que, un ferrocarril cobraría dos soles por la tonelada, es decir veinte veces menos, y así los productores de algodón, por ejemplo, no limitarían su producción sino que la aumentarían; y ese algodón que vendría al Callao para embarcarse, aumentaría el tráfico marítimo.

Sobre algo más quiero insistir, sobre los inconvenientes que se señalan á la subvención comparada con la garantía. Yo creo que es todo lo contrario, que mayores inconvenientes bajo todo punto de vista tiene la garantía que la subvención y así lo han comprendido en muchas otras partes, así lo ha comprendido México que ha subvencionado sus ferrocarriles en vez de garantizarlos, y así lo comprendió el Congreso Nacional en 1903, desde el momento en que entre una de las formas para construir los ferrocarriles comprendidos en la ley de ese año ha señalado la subvención en la forma de mil quinientas libras por kilómetro de ferrocarril construido. Cuando se garantiza un ferrocarril es necesario ejercer la intervención y toda intervención de ese género es muy difícil llevarla á cabo, aparte de que hay dificultad para encontrar interventores sagaces, inteligentes y competentes.

Hay algo más grave: una empresa á la cual se garantiza un interés sobre el capital invertido, como hubiera sucedido con este ferrocarril si

se hubiese celebrado el contrato conforme á la ley, ya no se preocupa de tener utilidades con tal de no tener pérdidas le basta, porque está segura que al fin del año avaluando las entradas y gastos y deduciendo el interventor que no hay utilidad el Gobierno le abona el monto de la garantía. Por consiguiente ¿qué interés tiene una compañía en lograr utilidades? si las utilidades son del 3 por ciento y se garantizó el siete, el Gobierno tiene que dar cuatro, si las utilidades son el 1, el Gobierno dá el 6 por ciento; de donde se deduce á priori y con mucha más razón á posteriori que hay la mayor desentendencia de parte de las empresas, una vez que tienen la garantía del interés sobre el capital invertido. Las empresas en esa condición, aumentan considerablemente los gastos generales, no se preocupan en lo menor de hacer economías, no se preocupan de atender al público para que éste á su vez los favorezca, desde el momento que están seguras de presentarse con el certificado del interventor á recibir el monto diferencial de la garantía.

Esto en el caso de que sea una empresa honrada; en el caso de no serlo, son de temer los numerosos fraudes, aumentando aparentemente los gastos, de modo que la empresa aún cuando tenga en la explotación del ferrocarril una utilidad, siempre obtiene que, ocultando sus ganancias, le pague el Gobierno el monto total de la garantía.

Con mucha frecuencia se ve que los gastos de la explotación del ferrocarril q' debían cargarse á cuenta del capital se cargan á ganancias y pérdidas, y de ahí resulta que en lugar de incrementar el capital fijo, lo que hacen es incrementar los gastos en el curso del año, haciendo desaparecer aparentemente las utilidades y el Gobierno tiene que pagar la garantía en su totalidad.

Después de esta exposición en que en general he presentado la importancia, las ventajas y la urgencia de la construcción de esta línea, voy á procurar contestar minuciosamente al honorable señor Riva Agüero.

Comenzó su señoría el honorable Senador por Ancachs, diciendo que su voto sería adverso para este contrato y compulsando las ventajas q'

podría tener este ferrocarril y los gravámenes que él iba á producir no desconoció en el exordio de su discurso sus beneficios; pero manifestó al mismo tiempo, que son los mismos que podría producir cualquier otro ferrocarril; beneficios generales que se desprenden siempre de la mayor rapidez, facilidad y economía de las comunicaciones, pero que esos beneficios generales, no compensaban los sacrificios que iba á imponerse al Estado.

Manifestó en seguida que no le preocupaba la concesión de terrenos; pero que deploraba que en este contrato no se hubiera estipulado como obligación la irrigación de ellos. Indudablemente que si el Ministerio hubiera impuesto al contratista esa obligación, la habría aceptado. ¿Por qué pidieron esas veinticinco mil hectáreas? Si van á tomarlas en caso de aprobarse el contrato en debate, no es seguramente con el objeto de mantenerlas inculcas, al contrario harán lo posible por obtener de ellas mayor provecho irrigándolas, porque de otro modo les serían inútiles. Es ésta una extensión algo considerable de terreno y seguramente el modo como el contratista se propone utilizarla es mediante la colonización, es decir, la división en lotes y la adjudicación á colonos nacionales ó extranjeros; yo no concibo que se persiga otro fin; me parece que no es dable imponer como una obligación lo que es un derecho que la compañía tiene que ejercitar en provecho propio, pues seguramente que no es con el propósito de sacar la arena ó la tierra que cubre esas pampas y explotarlas, para lo que ha pedido esas veinticinco mil hectáreas de terreno, sino para dedicarlas á la explotación agrícola; y eso solo podrá conseguirlo por medio de la irrigación. Y yo creo algo más que no solo estos terrenos serán los irrigables, sino que todos los propietarios de los terrenos que atraviesa este ferrocarril, y que tengan agua subterránea, mediante un sondaje y una bomba, inmediatamente tratarán de aprovecharla; por que ese es justamente uno de los efectos del ferrocarril, incrementar la producción agrícola y para eso no hay otro medio que el de la irrigación ó el mejor aprovechamiento de las aguas de que se dispone.

Pasó en seguida el nonrable señor Riva Agüero á hablar de la subvención fiscal y la encontró enorme. Cree su señoría que dar Lp. 20,000 durante 25 años, es lo mismo que dar á la empresa Lp. 500,000 ó sea el precio del ferrocarril; pero no se fija su señoría que el ferrocarril no costará Lp. 500,000 sino mucho más, Lp. 600,000 cuando menos, según tuvo el honor de manifestarlo en el Congreso ordinario; y no se fija además su señoría que no es lo mismo dar Lp. 500,000 inmediatamente ó en un corto plazo, que darlas distribuidas en 25 años.

Aplicando las fórmulas exactas de la amortización, se llega mediante la cifra de Lp. 10,000 semestrales y el interés de 6 por ciento, á la suma de 281,000 libras; esa es la cifra que efectivamente el Estado va á dar como subvención y no 500,000 libras; pero además es necesario fijarse en que todavía podemos llegar á una conclusión infinitamente más baja: desde el momento que las 20,000 libras no se van á pagar por 25 años, no llegan á ser sino un interés muy módico sobre el capital íntegro; y por consiguiente no hay derecho para considerar dedicada ni una pequeña fracción á la amortización del capital, sino que toda esa suma representa el interés del 4 por ciento del capital que supone la ley necesario. Conforme á la ley debe darse el 7 por ciento, y por consiguiente se ha partido de la base que va á haber una ganancia segura del 3 por ciento desde el primer año, y se ha preferido en lugar de la subvención del 7 por ciento eventual, la subvención fija del cuatro por ciento, considerando como ganancia invariable la del 3 por ciento, esto sobre un capital de Lp. 500,000, pero como ya dije, esta cifra, para un ferrocarril de 240 kilómetros es una cifra muy baja, se necesitan por lo menos 600,000 y esta todavía es baja, como lo demostró en acopio de datos el señor Rodolfo en otra ocasión.

Las Lp. 281,000 distribuidas en los 240 kilómetros, equivalen á una subvención de 1200 libras por kilómetro conforme á la ley vigente de ferrocarriles, concediéndose la propiedad perpetua de las líneas, el Gobierno puede contribuir hasta con una subvención de Lp. 1.500

por kilómetro, por consiguiente hemos seguido el mismo principio consagrado por la ley de 1903 que podemos llamar ley general de ferrocarriles pero tomando una cifra mucho más baja.

Hace notar el honorable señor Riva Agüero, que no hay presupuestos estudiados. Ni era necesario tampoco; el Congreso ha fijado el costo de este ferrocarril en Lp. 500,000 y ese costo está muy por debajo de la verdad; el último presupuesto que se hizo para la construcción de este ferrocarril de Lima á Pisco fué en el año 1875 y fué de Lp. 1.200,000 el precio que ese le asignó; es verdad que de entonces acá los materiales han disminuido de precio; pero es verdad también que los salarios han aumentado algo y si no tenemos la cifra de un millón docientas mil libras como precio hoy de este ferrocarril, es necesario convenir que tiene que ser mucha más considerable que Lp. 500,000.

Dijo el honorable señor Riva Agüero que la subvención dada á este ferrocarril no solo es enorme sino enormísima, porque solo beneficiará á dos localidades Lima y Pisco. El honorable señor Riva Agüero reconoce con esto que va á haber beneficio, para la ciudad de Lima y para el puerto de Pisco, pero ha olvidado de englobar en estas localidades beneficiadas las que rodean á Lima, y que tendrán tantos beneficios como ésta; ha olvidado el Callao y las otras localidades próximas; ha olvidado además en el beneficio que Pisco va á recibir, el de Ica y ha olvidado el beneficio, que van á reportar las poblaciones que están más al sur de Ica; seguramente que los productores y viajeros de Palpa y Nazca, que ahora para venir á Lima tienen que emplear tres ó cuatro días, vendrán en un día ó menos, desde el punto de su residencia hasta Lima, utilizando el ferrocarril un viajero de Nazca ó de Palpa, puede hacer el trayecto desde uno de estos sitios hasta Ica en la noche, tomar el tren en la mañana y llegar en la tarde á Lima; y lesaño á cualquiera de los habitantes de esos distritos á que ahora puedan hacer un viaje tan rápido y económico hasta Lima. Lo mismo puede pasar con las cargas y todo lo que significa disminución en el

tiempo para ir de un lugar á otro, significa una considerable economía, es decir, un beneficio.

Ha padecido un error el honorable señor Riva Agüero al pretender que este ferrocarril solo va á beneficiar á las localidades extremas, beneficia también á todas las localidades intermedias; este error podía cometerse también para otros ferrocarriles ¿por qué el ferrocarril de Lima á Pisco, va á beneficiar en concepto del honorable señor Riva Agüero á Lima y Pisco solamente? y el ferrocarril de la Oroya á Huancayo, ¿qué localidades beneficiará? Conforme al criterio del honorable señor Riva Agüero solo beneficiaría á Huancayo y á Oroya, yo no lo creo así, yo comparo un ferrocarril á una especie de barra imantada, y así como ésta ejerce su atracción sobre todas las partículas de fierro que están en su proximidad así un ferrocarril produce gran influencia beneficiosa sobre todas las regiones que están á uno y otro lado de él, más allá de los extremos; de tal modo que yo creo que así como el ferrocarril de la Oroya á Huancayo será benéfico á todas las poblaciones que están al lado de él, también beneficiará á las que están más allá de Huancayo; así es que no comprendo por qué el honorable señor Riva Agüero cree que el ferrocarril de Lima á Pisco, sólo va á beneficiar á estas dos poblaciones; este ferrocarril beneficiará á todas las poblaciones que están en el trayecto de él á todas las que están á derecha é izquierda, tanto como á las que están en sus extremos, y aún á las que están lejos de ellos como Palpa y Nazca. Un ferrocarril tiene una zona propia de influencia en la que deja sentir sus benéficos efectos.

Volvió después el señor Riva Agüero á impugnar aquello de las 20,000 libras anuales, y porque en 500,000 libras ha estimado el precio del ferrocarril, se extraña además su señoría que después de pagar el Estado ese precio no sea propietario de la línea. Pero debe tener en cuenta su señoría que no se paga el precio de las líneas porque 20,000 libras en 25 años no son sino el 4 por ciento del capital, es decir, poco más de la mitad de lo que el Gobierno está autorizado á dar, para la construcción de este ferrocarril. Pero ade

más de eso, no sé por qué se insiste tanto en la propiedad de los ferrocarriles. Por lo menos el señor Riva Agüero no lo ha dicho en su discurso. Yo soy partidario de la propiedad, pero es por esta razón; porque creo que una vez que el Estado es propietario, puede rebajar las tarifas y las rebaja; pero si se trata de un ferrocarril en el cual las tarifas estipuladas son ya bastante bajas, y se estipula además que cada cinco años se bajarán y que tiene además la ruda competencia que le van á hacer sobre todo para el tráfico entre los extremos, los vapores, no veo que ventajas se obtendrían de que el Estado fuera propietario de ese ferrocarril.

Pero, si se aumentara un poco mas el gasto anual—dice el Sr. Riva Agüero sería posible construir el ferrocarril por cuenta del Estado. Pero es que construirlo no significa gastar veinte mil libras al año, durante 25 años, sino gastar en corto plazo el precio del ferrocarril, es decir, gastar 600,000 libras que es la mitad del precio en que fué presupuestado el año 75 este ferrocarril. Y si el Estado levantara un empréstito para llevar á cabo este ferrocarril, significaría gravarse todos los años, no con 20,000 libras, sino con 40,000 y tantas durante 30 y tantos años, porque para la amortización de 600,000 libras, que es lo menos q' se necesita para construir este ferrocarril, á razón del 6 por ciento de interés y el uno por ciento de amortización, no se termina en 25 años sino en 36 poco mas ó menos.

Dice el Señor Riva—Agüero, que se ha sostenido que las ventajas del contrato sobre las leyes vigentes, reposan principalmente, en que este ferrocarril va á ser improductivo; pero dice tambien, que él no lo cree, que este ferrocarril será indudablemente productivo, que producirá uno, dos ó tres por ciento. Pues bien, yo le digo que el contrato celebrado parte del supuesto de que el ferrocarril vá á producir el 3 por ciento desde el primer año, puesto que sólo se dá como subvención el 4 por ciento del capital, cuando la ley autoritativa prescribe que se dé el 7 por ciento.

Pero yo no sólo he presentado como argumento en favor del contrato, comparado con la ley vigente, que este ferrocarril va á ser impro-

ductivo y que no conviene adoptar la fórmula de garantía. Acabo de señalar todas las ventajas de la subvención para la garantía, aún para los ferrocarriles productivos; porque es ventajoso dar una subvención fija, saber el Estado lo que va á gastar con independencia completa de las malas intervenciones, fraudes, torcidas interpretaciones de los gastos, etc., y ponerse á cubierto de esa desatendencia, de las empresas para hacer progresar sus ferrocarriles, una vez que tienen una garantía, una vez que están seguros de que al fin del año van á recibir el monto de la garantía, y aunque con algún esfuerzo hubieran podido ganar el 3 ó cuatro por ciento, no se preocupan de ganar, ni el uno por ciento, porque saben que al fin del año les van á dar el 7 por ciento.

Pero,—dice el señor Riva Agüero, ¿cuál es la conclusión lógica de que este ferrocarril no sea productivo? Pues no debe hacerse—Esa es una conclusión lógica para todos los ferrocarriles en países nuevos, para todos los construídos en el Perú, y todos los que vamos á construir. ¿Qué interés al capital invertido va á dar el ferrocarril de la Oroya á Huancaayo, qué interés va á dar el de Sicuani al Cuzco? Ninguno, y quizás produzcan pérdidas al principio.

¿Qué interés produjo el capital invertido en el ferrocarril de Lima á la Oroya? Ninguno: ha sido necesario que pasen muchos años y que se desarrollasen mucho esas regiones merced á las facilidades dadas por la comunicación ferroviaria, para que ese ferrocarril diera rendimientos.

Esa es justamente la diferencia esencial que existe entre el modo de construir ferrocarriles en Europa, y en América.—En Europa se construyen ferrocarriles para trasportar la producción donde ya existe, y en América se construye con el objeto de provocar la producción.

Si con este criterio de la utilidad inmediata hubiéramos procedido, no tendríamos un solo kilómetro de rieles en nuestro territorio. Justamente porque se profesó el principio de que se debían hacer los ferrocarriles para que los ferrocarriles hicieran la Nación, fué por lo que se construyeron estos ferrocarriles, y por eso no estamos todavía en materia de desa-

tráfico minero y agrícola como estábamos el año 50 en el que á pesar del alza considerable que hubo en el cobre, los mineros de Yauli tuvieron que paralizar sus explotaciones por la razón sencilla de que no disponían de facilidades de transporte. Miras no hubo ferrocarril á Casapalca no fué posible aplicar la maquinaria moderna en la fundición de los minerales, y si no hubieran construido los americanos su ferrocarril de la Oroya al Cerro de Pasco no habrían podido instalar esa fundición que va á producir un torrente de cobre al mes.

Así es como han procedido y proceden los países nuevos y como proceden también las naciones antiguas en sus colonias, y así tenemos que proceder porque no hay otro procedimiento racional.

Cuando hay tráfico para un ferrocarril no es necesario que el Gobierno lo construya. Ahí tenemos el ferrocarril de Eten á Chicla no se necesitó dar ni garantía, había bastante tráfico, y los particulares construyeron esa línea; lo mismo la de Eten á Cayaltí que se debe á los esfuerzos de agricultores tan distinguidos como los señores Aspíllaga. El ferrocarril ya citado, de la Oroya al Cerro, se construyó por el esfuerzo privado, como factor de un gran negocio.

En fin, y volviendo al ferrocarril de Pisco, ya he presentado cifras abundantes para demostrar q' no son nada las veinte mil libras que se conceden, dados los provechos que su construcción presenta, que se aprovecharán esas veinte mil libras economizando enfermedades y muertes, y que además de los provechos que pueden lograrse con el transporte rápido, se pone la capital á cubierto de un ataque ó en mejores condiciones de defensa, produciendo además abundancia de subsistencia con lo que habrán brazos robustos capaces de defenderla.

Decía el honorable señor Riva Agüero, que se trata de comunicar dos departamentos que están bien comunicados por mar; pero es necesario tener en consideración que ese servicio de comunicación entre Ica y Lima se limita como dije enantes á los puertos de escala; pero que no sirven á todos los puntos intermedios y no podrá servir nunca porque entonces perdería su carác-

ter de rapidez y baratura, no siendo posible que los vapores estuviesen entrando y saliendo en todas las caletas de la costa, ni pueden servir á los valles como un ferrocarril que los atraviesa todos, y que, mediante sus ramales presta en todos. ¿Qué beneficios saca un valle, que se distingue desde el mar como una cinta verde en el horizonte, de que pasen por la costa infinidad de vapores? Cuánta diferencia cuando pasan esas dos barras de acero, llevándoles junto con carros y locomotoras una ola de progreso y adelanto, que aumenta su producción y el bienestar de sus habitantes.

Decía el honorable señor Riva Agüero que el fisco sólo debe emprender ferrocarriles para la exportación ¿y por qué sólo para la exportación? ¿Por qué el Estado solo debe hacer sacrificios en favor de los exportadores? ¿Por qué debe proteger sólo á los productores, á los ricos? ¿por qué ha de olvidar á los consumidores, á los pobres? No es posible aceptar que se erija en sistema esto, de que la construcción de ferrocarriles sólo ha de hacerse en favor de la exportación: yo creo que si en una región hay productos suficientes para exportar, los mismos industriales deben construir los ferrocarriles.

Es tiempo ya que los propietarios y los industriales no sean los únicos protegidos; es necesario que el Estado se preocupe de la situación de la gente pobre; no deben los poderes públicos olvidarse de aquellos que no tienen más elemento de producción que el trabajo, y que todavía tienen que venderlo; que no cuenta con los otros dos elementos de producción, tierra y capital, de donde resulta q' los que disponen del capital y de la tierra, y q' compran el trabajo de los pobres, son los dueños de todo; me parece que es necesario cuando menos que esos desheredados cuenten con la atención de los poderes del Estado: me parece que es necesario q' no sólo se favorezca á los que compran el trabajo y que poseyendo capitales y tierras tienen productos que exportar, sino que es necesario favorecer también á los que no tienen más que las fuerzas de sus músculos, que se ven obligados á vender.

Dijo el honorable señor Riva Agüero que hay otras cosas más úti-

es que nacer, y entre ellas enunció los ferrocarriles que casi todos están ya en construcción. Dijo después que era una locura construir el ferrocarril de Lima á Pisco. Pero es una locura de siete congresos, locura de muchos gobiernos, locura del país entero, decididamente somos un país de locos, y yo no trepido de contar-me entre ellos, padezco de esa misma locura, creo que ese ferrocarril es indispensable, que debe construirse, y no sólo éste sino también el de Lima á Huacho.

Nos habló después de la inmigración y nos citó la frase d' Alberdi: "Gobernar es poblar". Eso es un aforismo, pero los aforismos no indican el modo como se han de ejecutar, yo le preguntaría al señor d' Alberdi cómo se puebla: poblemos, perfectamente ¿pero cómo? El señor Riva Agüero decía irrigando, yo le digo: no basta, son indispensables las vías de comunicación fáciles y baratas. Si cree que la irrigación basta allí está la montaña, sus terrenos son excesivamente fértiles, y hay agua abundante, y sin embargo, él mismo confiesa que á las montañas no se puede llevar inmigrantes. ¿No tenemos el ejemplo de la colonia del Pozuzo, que está, hace 40 años sin dar señales de existencia, sólo por falta de vías de comunicación? Por consiguiente, si es verdad que la inmigración es útil, hay que tener en cuenta que ella no es la causa sino el efecto, y que para lograr ese efecto, una de las causas que es necesario poner en juego, es la construcción de vías de comunicación fáciles y baratas.

Seguramente que la construcción del ferrocarril de Lima á Pisco, que la irrigación de las regiones que atravesase, han de producir una afluencia de pobladores, y así se producirá una corriente inmigratoria. No bien se dijo en Italia, que se iba á construir el ferrocarril de Lima á Pisco, muchas **muchísimas personas se dirigieron á** la oficina de inmigración que existe allá, con el objeto de que se les dieran todos los datos que necesitaban al respecto, y todas las facilidades para trasladarse al Perú; y en vista de las numerosísimas peticiones que se hacían, dicha oficina de inmigración italiana, tuvo que publicar un boletín en el que manifestaba, que si bien era cierto que se iba á celebrar un contrato para la construcción de

el dicho ferrocarril, la construcción de éste demoraría algún tiempo.

De otro lado decía el señor Riva Agüero: debemos irrigar la costa, esa es la principal necesidad que se deja sentir en el país, y ya los estudios están hechos. Pero siento decirle al H. representante por Ancachs, que padece de un error, los estudios no están hechos, se están haciendo; y se están haciendo contemplando esta cuestión como debe contemplarse, en toda su latitud, con todas las dificultades que se presentan y procurando que al irrigar tal ó cual valle se resuelvan todos los problemas concomitantes.

Y un estudio minucioso de este género que se ha hecho en el valle de Ica, nos ha llevado á la cifra que podemos llamar desconsoladora, de que para irrigar 20,000 hectáreas, es necesario gastar de 10 á 12 millones de soles. Por consiguiente pues, no es tan fácil como se cree irrigar la costa. Felizmente se ha encontrado una solución muy favorable para aumentar el caudal de agua del río de Ica, que consiste en incrementar, primero el caudal de agua del río de Pisco; pero la solución no completa de este problema exige un gasto de 1 á 2 millones de soles, y la completa, de 5 á 6 millones.

Con respecto al valle de Piura, que estando irrigado según el señor Riva Agüero, puede dar cabida á 80 ó 100,000 inmigrantes, hay un contrato para irrigar 3,000 hectáreas; y si el caudal de agua del río de Piura permitiera irrigar todo el valle, lo que es dudoso, se podrían alojar unos pocos miles de inmigrantes, pero traerlos significaría un gran desembolso de dinero y hacer las obras de irrigación significaría también otro desembolso. Estos ejemplos lo que significan es que la irrigación y la inmigración requieren grandes cantidades de dinero.

Pero yo no veo la oposición entre construir un ferrocarril de Lima á Pisco, y efectuar la irrigación; en los valles en que sea posible una cosa no impide la otra, antes bien, he hecho ver que están estrechamente relacionados los ferrocarriles con la irrigación.

El señor Riva Agüero, juzga que es muy conveniente colonizar la costa con pobladores extranjeros; pero yo no soy tan partidario del poblamiento con extranjeros: me parece

más conveniente que se haga con nacionales.

Para la prosperidad de un país la densidad de su población no es un factor tan esencial como habitualmente se cree:

Estados Unidos, por ejemplo, tiene algunos Estados de los más prósperos, en donde la densidad de su población es 40 veces menor que la de Rusia, y sin embargo, el término medio de su densidad es inferior á la de cualquier país de Europa, es inferior á la de España, que es uno de los países europeos de población menos densa, y es muy inferior á la de Rusia, como lo acabo de decir. No obstante esto, los Estados Unidos asombran al mundo por su progreso y cultura en todo orden; y la China, cuya densidad es enorme es uno de los países más estacionarios del mundo.

Australia tiene una densidad insignificante y sin embargo, cada australiano produce y consume más que cualquier sud-americano. En el Canadá la densidad de su población es mucho menor que la de los Estados Unidos, y es también una región muy próspera y produce enormemente más que cualquier país sud-americano. Esto prueba pues, que no influye tanto la densidad de la población sino la calidad de los pobladores; y por consiguiente, no debemos preocuparnos tanto de que vengan inmigrantes, sino que debemos procurar levantar el nivel moral é intelectual de los habitantes de nuestro país, para que puedan resistir la avalancha que tenderá naturalmente que dirigirse hacia estas costas, cuando esté abierto el Canal de Panamá.

No veo qué ventaja se puede sacar con ir procurando que vayan extinguiéndose, desapareciendo ó descendiendo á las bajas capas de la sociedad todos los peruanos, y que queden en la superficie flotando, gozando de todos los provechos de nuestro territorio los extranjeros. Yo creo que la ola inmigratoria tendrá que venir, pero creo también que es necesario que nos preparemos para aprovecharla y al mismo tiempo para resistirla; no para impedir que nos invada sino con el objeto de que no nos absorba, q' sean los que vengan organismos que vengan á alimentar nuestro superorganismo, que sean células alimenticias, pero q' no vengan

á reducirnos á condición miserable; es necesario q' los q' vengan de fuera no vengan á tener solamente operarios en nuestro país sino todo lo necesario para el desarrollo industrial que no vengan aquí como han ido al sur de Africa, á servirse de los negros para explotar las minas, sino que tenagn en cuenta que aquí también hay propietarios, ingenieros, y hombres capaces de ocupar todos los puestos en las direcciones industriales que ellos creen.

Dice el señor Riva Agüero que es un lujo esta obra y que puede hacerse más tarde. ¿Cómo puede ser un lujo la alimentación?, esa es una necesidad. ¿Puede ser un lujo la disminución en los enfermos y de los muertos? Esa es también una necesidad. ¿Cómo puede ser lujo poder trasportarse rápidamente á lo largo de nuestra costa, beneficiando á todos los valles intermedios que no gozan del beneficio de las compañías de vapores? También esa es una necesidad. No conceptúo, pues, y no lo conceptúan muchísimos conmigo, que sea un lujo que pueda postergarse la construcción de este ferrocarril.

Uno de los argumentos que dice el señor Riva Agüero que se han presentado en favor de la construcción de este ferrocarril es el abaratamiento de la vida en Lima; dice que mejor sería irrigar Ica. Ya he hecho ver lo que costaría en Ica irrigar solo 20 mil hectáreas. Felizmente en Ica lo mismo que en todos los valles de nuestra costa, antes que darles más agua hay que procurar que aprovechen mejor el agua de que disponen: si en California se ha comprobado que con el agua que se gasta en regar un acre se puede regar dos, en nuestros valles con el agua que se gasta en regar una hectárea se podrían regar cuatro.

Si es verdad que estoy de acuerdo con el señor Riva Agüero en que es necesario para el mejor abastecimiento de víveres de cualquier ciudad, el suministrarle agua á los campos incultos, considero que también es necesario pensar en que el complemento obligado de esta medida es la facilidad de las comunicaciones; y si no niego la ventaja de aumentar el caudal de agua de nuestros ríos, convengo también en que es indispensable que el agua de q' se dispone sea mejor aprovechada.

Volvió el señor Riva Agüero á tocar aquello de que los fletes terrestres no pueden competir con los marítimos. Efectivamente, los fletes terrestres no pueden competir con los marítimos para igualdad de distancias, pero es que los fletes marítimos en nuestra costa se complican con los terrestres para llevar los productos hasta los puertos, con los fletes en los muelles, lanchas y demás gabelas que soportan las personas y las mercaderías; así es que si es verdad que el flete terrestre no puede competir con el flete marítimo completamente descarnado, hay que convenir en que el flete de vapor adicionado con todos los fletes imaginables, porque así es como llega la carga á bordo, está casi siempre en condiciones de inferioridad con respecto al flete ferrocarrilero, y que para el transporte marítimo en nuestra costa y sobre todo para el de Lima á Pisco, no sólo hay que tomar en cuenta el flete sino también el tiempo y los itinerarios.

Dice el señor Riva Agüero que para abaratar las subsistencias no se necesitan ferrocarriles sino agua. Ya sobre eso me he extendido lo suficiente y hecho ver á la Cámara, cómo es que si el agua puede abaratar las subsistencias en el sitio de producción, si hubieran medios fáciles para llevar los productos á otra parte nada se lograría.

Decía el honorable señor Riva Agüero, que el Gobierno bien podría ocuparse del aumento del agua mejorando las lagunas de Huarochirí que costaron dos ó tres millones de soles, y que no necesitan sino dos ó tres mil libras, para ponerlos en condiciones de abastecer de agua á los terrenos vecinos de Lima, lo que los una población cinco veces mayor que haría producir abastecimientos para la actual.

En apoyo de su acerto dijo que él era agricultor.

Me sorprende mucho que el honorable señor Riva Agüero con el claro criterio que lo distingue, espere que los poderes públicos eroguen esta pequeña suma para incrementar tan considerablemente los cultivos al rededor de Lima. ¿No podrían entre sus trescientos agricultores á razón de diez libras cada uno, llevar á cabo ese incremento de las aguas de las lagunas de Huarochirí del que sólo

se aprovecharían ellos mismos?

Me parece que la respuesta no es dudosa; los agricultores no deben esperar que el Estado también erogue esa pequeña suma, que va á incrementar tanto sus cultivos. Aunque me parece que las tres mil libras de que se ha hablado serán para el levantamiento de algún muro, refeción de algún estanque, que no produciría tan notables resultados, los agricultores no deberían trepidar, y debían erogar las tres mil libras necesarias, aún cuando no fueran suficientes para hacer producir cinco veces más á sus terrenos.

Pero la construcción del ferrocarril de Lima á Pisco no es un inconveniente para adoptar los medios que sean necesarios para incrementar las aguas de las lagunas de Huarochirí, que no influirán en el abaratamiento de la subsistencia, pues seguramente seguirán los agricultores dedicando sus terrenos á la caña de azúcar, algodón, etc., y no se dedicarán á producir frutas, legumbres ni á tener pastales con el objeto de que vengan á ellos á engordar las reses escuálidas embarcadas por el puerto de Chala.

Decía el H. señor Riva Agüero, que este ferrocarril no podrá ser estratégico porque va por las orillas del mar y el país no tiene marina. Lo contrario parece más exacto, si tuviese marina el país, no necesitaría de preferencia este ferrocarril estratégico.

Yo no creo que sea inconveniente el no tener armas ofensivas para tenerlas defensivas; si tuviéramos marina se apoyarían mutuamente ferrocarril y escuadra; no teniéndola se defenderá sola la línea férrea; y con mucha justicia decía el señor Clément, que un país pobre que no tiene marina de guerra que es muy cara y que no produce nada, conviene tener ferrocarriles para su defensa.

Eso de creer que los chilenos hubieran venido más cómodamente si hubiéramos tenido ferrocarriles, es lo mismo que creer que para defenderse de los ladrones no conviene tener revólver, yo creo que los que profesan estos principios lo mejor que pueden hacer es viajar siempre desarmados, sobre todo en los lugares mal reputados.

Las armas sean ofensivas ó defensivas, tienen el grave inconveniente de que pueden caer en poder del enemigo, si no se es capaz de manejarlas. Este ferrocarril será siempre un elemento de defensa ventajoso, como lo han sido para la Rusia el ferrocarril transiberiano, que le sirvió para acumular en la Manchuria sus elementos de defensa, y que por cierto no ha servido á los japoneses para ir hasta San Petersburgo. Y si guiados de aquel criterio timorato no hubieran construido los rusos esta línea les habría sido imposible la defensa de la Manchuria.

Con el criterio de que nos pueden despojar de los elementos de defensa que poseamos, ni una escuadra servirían porque pueden quitárnosla, ni habría arma posible, y lo mejor sería no tener nada, ni escudo ni lanza, porque el escudo puede quitarlo para defenderse el enemigo y la lanza para atacarnos; yo creo que un país pobre debe tener escudo, que manejándolo bien puede servir para que se emboten en él muchas lanzas. El H. señor Riva Agüero nos dijo que había una ley yo le recordaré que hay siete leyes que el Gobierno tiene que cumplir, y no como piensa SSA. estudiarlas ó discutir las. Las leyes no se estudian ni se discuten, se cumplen; por consiguiente, el Gobierno tiene que cumplir esas leyes; pero como en cuanto á la cláusula financiera, á la de la subvención ó garantía, cree el Gobierno que es mejor subvencionar á la empresa que ofrecerle una garantía; y á pesar de que todas las demás cláusulas son iguales á las de la ley, se mandó todo el contrato al Congreso para que se pronunciara sobre esa cláusula. He dicho que todas las cláusulas restantes están conformes á las leyes especial y general de ferrocarriles, pero hay una cláusula que no lo está, es la relativa á la multa ó castigo que se impone á las mercaderías que vienen por mar, ésto es, 50 centavos por quintal, ó sea 11 soles por tonelada; esa cláusula la hemos suprimido y se ha puesto otra en que se dice: el contratista hace renuncia expresa de las ventajas que pueden derivarse del artículo 11 de esa ley, que se refiere á esa multa. Yo creo que con la supresión de

esta cláusula habría bastado para que se convencieran todos, de que el contrato es superior á la ley; pero no creí inútil en el Congreso ordinario y en el actual hacer ver las ventajas de algunas otras cláusulas, y las que la subvención ofrece sobre la garantía.

Aquí termino Excmo. señor, de refutar todos los argumentos que me ha sido posible anotar del H. señor Riva Agüero.

El señor Riva Agüero.—Excmo. señor: Cuando el señor Ministro de Fomento comenzó á hacer uso de la palabra, me propuse hacer algunas apuntaciones de las razones que fiera en favor del proyecto en debate; pero si fuera á contestar todas las que ha emitido en su largo discurso, tendría que pronunciar otro que quizá no terminaría hoy. Desde luego, siento mucho que estemos en la más completa oposición de ideas y siento más aún q' todas las razones que ha dado, que desde luego, sólo son la repetición de lo que se ha afirmado aquí en apoyo de este contrato, no hayan logrado convencerme.

Yo he sostenido que este ferrocarril, como todos, tiene que producir algunas ventajas y he dicho: no hay ferrocarril que no produzca algún beneficio, aun cuando no sea sino el facilitar la comunicación entre dos lugares facilitando el cambio de productos: pero lo que yo dije ayer es que el criterio con que los poderes públicos deben apreciar esta cuestión, no es ese, sino que deben estudiar si una obra pública, que ocasiona como ésta un sacrificio tan grande, lo compensará realmente con esos beneficios, y á este respecto pregunté ayer y lo repito hoy: ¿este ferrocarril con las ventajas muy relativas, por cierto que puede producir, compensará realmente los sacrificios que le va á imponer al país? Este es el punto por dilucidar, ésto es lo que ha debido demostrar, y siento decirlo, no lo ha demostrado el H. señor Ministro de Fomento.

El señor Solar A.—(Interrompido).—Pido la palabra.

El señor Riva Agüero.—(Continuando.) Mi criterio á este respecto es el siguiente: yo creo, Excmo. Sr., prescindiendo de detalles en los ena-

les no puedo entrar porque me perdería y tendría que repetir gran parte de lo que dije ayer, que el Perú es un país virgen, enteramente, en cuanto á su desarrollo material; que en este país todo está por hacerse y que desgraciadamente los recursos del Estado, son muy reducidos; por consiguiente, sin desconocer las ventajas de toda obra pública y sobre todo las de las obras de comunicación, caminos y ferrocarriles, juzgo que es necesario estudiar muy juiciosamente cuáles son las obras á que debe darse la preferencia, supuesto que no podemos abarcar todo á la vez; á esto se reduce todo. Entre nosotros está pasando ahora un fenómeno curioso, que me recuerda algo lo que sucede generalmente con el q' ha sufrido muchas penurias y derrepente se saca una suerte: cree que con cuatro ó seis mil soles de la lotería que le parecen inagotables puede comprarse medio mundo. Esto es lo que nos está sucediendo: estamos á punto de perder el juicio por cuanto hemos llegado á tener 23 millones de presupuesto, después de haber bajado hasta seis, creemos q' podemos abarcar todo á la vez, que podemos hacer todo. No, Excmo. señor; yo considero en primer lugar que hay que tener presente que ese aumento á 23 millones es debido en gran parte al país contribuyente, no es solamente efecto de su desarrollo natural circunstancia que es necesario que los poderes públicos no olviden para no invertir en nada que no sea indispensable los dineros de la Nación.

Por otra parte, si es cierto que han aumentado las rentas, hay que reconocer que también van aumentando las necesidades, las exigencias del servicio público, de suerte que si nos figuramos que por cuanto hemos llegado á 23 millones de presupuesto podemos abarcarlo todo, nos exponemos á serios descalabros que pueden crearos la misma situación deplorable de que á fuerza de juicio vamos saliendo.

El uso del crédito que hoy comienza á hacerse lo celebro; yo soy de los que creen que un país que no cotiza su firma en los mercados extranjeros prueba que se halla en verdadera infancia comercial, y en su desarrollo industrial detenido por la falta del indispensable elemento del crédito y que es hasta depresivo que

la firma de un país no figure en el mercado internacional.

Creo más: que con los recursos normales del fisco no puede emprenderse obras de verdadero aliento, capaces de impulsar el desarrollo material de la Nación; por consiguiente estimo que el Gobierno hace bien en comenzar á usar del crédito; pero creo, también, Excmo. señor, que á este respecto es necesario mucha prudencia y mucha madurez, y que en la situación actual de este país, sobre todo después de la catástrofe que hemos sufrido y que no debemos olvidar, no tenemos el derecho de gastar un solo centavo en lo superfluo, mientras no tengamos satisfechas las necesidades realmente efectivas. Esta es mi convicción; y por eso, ante este proyecto de ferrocarril de Lima á Pisco, tengo que preguntar si este ferrocarril es realmente urgente, si vale la pena que en este momento, cuando comienza á resurgir el país, se eche encima la carga de 200 mil soles al año, durante 25 años para comunicar á Lima con Pisco, posponiendo otras obras indispensables. No, Excmo. señor; yo no puedo comprender esa urgencia y por más que se haga por convencerme de que esto es juicioso, yo no acepto opiniones por vía de autoridad; sostendré siempre que no lo es, y no he escuchado una sola razón en apoyo de lo contrario.

Yo comprendería ese sacrificio y otros mayores todavía, como dije ayer, para obras de verdadero interés nacional, para el ferrocarril al Oriente, para ferrocarriles que abran regiones cerradas, á fin de ponerlas en comunicación con el mar; pero no comprendo que en los momentos actuales, cuando tenemos tanta y tanto por haer, se dé la preferencia á la comunicación entre dos departamentos del litoral que tienen cuatro ó cinco puertos de salida y no sé cuantas caletas, invocándose para ésto, no un interés nacional, sino un interés puramente local, porque, si alguna utilidad va á prestar este ferrocarril será, dando de barato para Lima y Pisco; pues, no se puede sostener que esa línea sea realmente de utilidad nacional.

¿Cómo se puede comparar, como lo ha hecho con poca suerte el señor Ministro, ese ferrocarril con el de la

Oroya á Huancaayo ó con la prolongación al Cuzco? Esos son ferrocarriles que se imponen, porque el de Lima á la Oroya no tendría casi objeto si se quedara allí, porque, si hemos ido hasta la cordillera, no ha sido para quedarnos en ella, sino que ese fué el punto céntrico que se escogió con el objeto de desarrollar un vasto plan ferroviario, que se está siguiendo para comunicar regiones que hasta hoy están cerradas. Digo lo mismo del ferrocarril al Cuzco, que se trata de llevarlo á su término natural.

¿ Pero, como se puede comparar, seriamente la línea de que tratamos con esos ferrocarriles?

Ha dicho el Señor Ministro en apoyo de este ferrocarril, que él podrá ser el primer eslabón de la cadena de un ferrocarril longitudinal á través de la costa. Yo creo q' hablar hoy de esto es soñar. ¿ Dónde están los recursos para que pensemos en todas estas grandezas? ¿ Cuándo podremos tener un ferrocarril longitudinal, como el que tratan los señores militares, cuyos informes ha leído el Señor Ministro, y que al hablar de las condiciones estratégicas de esa línea no se refieren á la de Lima á Pisco, sino á una que corra por toda la costa del Perú? ¿ Y podremos nosotros pensar por ahora y en mucho tiempo más en una obra de esa especie por más que la deseemos? Nó, Excelentísimo señor: esto es, repito, el sueño de las grandezas que desgraciadamente está apoderándose del país. Es necesario proceder con muchísimo juicio, porque desde el momento en que vamos á contraer compromisos fuera, ese dinero que se obtenga mediante el uso del crédito, que es arma de 2 filos, debe cautelarse muchísimo y no gastarlo en nada q' no sea absolutamente indispensable y más ó menos reproductivo. Esta es mi teoría y mi convicción más íntima.

Por lo demás, yo no he sostenido, porque en fin no puedo seguir al señor Ministro en todos sus argumentos, y sólo voy á hacer algunas rectificaciones de lo que recuerdo, yo no he sostenido, digo, que el Perú no deba construir sino ferrocarriles de exportación; nó, Excmo. señor, partiendo del mismo criterio que me domina en todo este asunto, he dicho que los primeros ferrocarriles

deben ser los de exportación, porque nosotros debemos tender racionalmente, en primer lugar, á abrir las regiones que no están abiertas y que después vendrá lo demás; que tratándose de ferrocarriles para favorecer el comercio interior no debe pensarse en ellos mientras no se tengan las grandes arterias ya aseguradas para las salidas de los productos. Esto es lo racional y mucho más en un país de dos millones y pico de habitantes, porque, francamente no se explica que se preocupen tanto los Poderes Públicos de la subsistencia de población tan escasa, sino de impulsar y desarrollar el país, no para que se alimenten los dos millones de habitantes que siempre han de tener subsistencias de sobra, sino para que manden fuera sus productos; lo que hay que buscar es dar salida á los departamentos que hoy se ahogan en su aislamiento en el interior de nuestras montañas.

No sostengo, pues, que todos los ferrocarriles han de ser precisamente de exportación; pero como no todo se puede hacer al mismo tiempo, por ahora no debemos pensar, á mi juicio, sion en esa clase de ferrocarriles, y haciéndolos con todas las economías posibles.—Creo, á este respecto, aunque no soy ingeniero, que es un error pensar en ferrocarriles de ancha trocha, porque como lo que necesitamos es comunicar regiones que no están comunicadas y nuestros recursos son escasos, si esto se puede conseguir con ferrocarriles de trocha angosta que cuesten mucho menos, debemos darles la preferencia, proscribiendo todo lo que signifique lujo que no está por ahora á nuestro alcance. Creo que esto es lo práctico; al menos, ésta es mi convicción.

Por lo demás, el señor Ministro, lo que principalmente ha invocado, como la Cámara acaba de escucharlo, en apoyo de la construcción del ferrocarril de Lima á Pisco, es el interés de disminuir la mortalidad de Lima por la falta de subsistencia. A su juicio parece que estuviera demostrado que este resultado se obtendría.

Pero, ¿ porque se construye este ferrocarril, es cierto que van á morir menos personas en Lima y que van á haber menos enfermos? Nos ha hecho SSa. hasta la cuenta pro-

lija del capital que representan los que mueren y los que se enferman. Pero en primer lugar, éstos son indiscutiblemente intereses locales, dígame lo que se quiera, y en segundo lugar, no se ha demostrado ni se demostrará jamás que el ferrocarril de Lima á Pisco producirá ese efecto, que ha de aumentar tan considerablemente la producción agrícola del departamento de Ica, que él podrá abastecer á Lima.—Es bien curioso que se hable de que Ica pueda abastecernos en estos mismos momentos en que se están muriendo allí de hambre; ahora mismo llegan de allí telegramas manifestando que hay tal escasez de víveres, que piden hasta el auxilio del Gobierno. ¿Ese es el departamento que nos va á proveer de víveres? Y digo Excmo. señor, ¿por hacerles este ferrocarril acaso se van á aumentar las aguas de regadío? ¿Si no se pone término á la tremenda sequía de sus terrenos, podrá ese departamento abastecer á Lima?—Por eso decía ayer que si en el contrato de construcción del ferrocarril siquiera se impusiese al contratista la obligación de irrigar los terrenos que se le conceden, todavía comprendería que tarde ó temprano, después de hecha la irrigación, podría ese departamento abastecer á Lima, pero no por cierto con sólo el ferrocarril, que no logrará hacer desaparecer la carestía de víveres en esta capital. Yo creo que en todo caso se lograría este objeto mejor, con un ferrocarril á Huacho, cuyos valles no tienen tanta escasez de agua.

Se nos ha hablado de lo que puede aumentar el precio de las propiedades que la línea atraviase y de las ventajas inherentes á todo ferrocarril; pero nada de eso es pertinente cuando se discute un ferrocarril determinado, ni justifica los sacrificios que se va á imponer al Fisco que necesitan compensación equivalente.

De otro lado yo no sé cómo se puede sostener ahora lo contrario de lo que, si no recuerdo mal, he oído sostener antes. Ahora se sostiene que no es cierto que el ferrocarril no pueda competir con los vapores; ahora se sostiene que el ferrocarril puede vivir, que proporcionará fletes siempre más baratos á las mercaderías que los que se abonan por mar.

Yo siempre había oído sostener lo contrario, y no sé ya á qué atenerme

ante este cambio tan repentino en el criterio de los sostenedores de este ferrocarril.

Mi convicción íntima es que el flete de tierra jamás podrá competir con el flete de mar, sobre todo entre Pisco y el Callao, donde como ya lo he dicho, hasta en botes se puede traficar y es una contradicción poco seria que ahora se sostenga lo contrario, olvidando que esa ha sido la base de todas las leyes que se han expedido para la construcción de este ferrocarril.

Hablando de la garantía, el señor Ministro insiste nuevamente en que la subvención fija acordada por el Gobierno es más ventajosa que la garantía á que se refería la ley.

Yo á este respecto estoy también en desacuerdo con S.Sa., y desde luego, me permito acusarle una contradicción.

Se dice: vale más obligarse á pagar doscientos mil soles forzosa mente durante veinticinco años, es decir á pagar cinco millones de soles, el precio del ferrocarril: vale más eso, que garantizar el interés del 7 por ciento sobre el capital invertido.—Pero para reasumir así, parte de la base de que el ferrocarril va á ser absolutamente improductivo; y entonces ¿cómo se ha podido afirmar sin contradicción que podrá sostener la competencia con el tráfico marítimo? Yo no creo, á pesar de todo lo que se dice en contrario, que esa línea sería completamente improductiva: considero que después de algunos años de construida dejaría un interés moderado, y por eso estimo que la garantía del interés es preferible á la subvención fija, pues según las fluctuaciones del negocio, dejando abierta la perspectiva de que el auxilio fiscal vaya en disminución gradual hasta quizá extinguirse por completo. De otro lado, es absurdo, á mi juicio, obligarse á pagar por 25 años la misma suma: 25 años son toda una vida, sobre todo en nuestra época en que se vive tan rápidamente, y na die puede prever el desarrollo que tendrá el país en tan largo período, para contraer por tanto ese tiempo una obligación fija é inalterable.

Yo estoy por lo demás perfectamente de acuerdo con el señor Ministro en que en los países jóvenes como el nuestro, los gobiernos tie

nen que ser muy liberales para conseguir capitales con que poder construir obras públicas, y por eso es que la ley general sobre ferrocarriles ha establecido una subvención de tanto por kilómetro; pero ésto lo acordaron los poderes públicos, sobre la base de que se emprendan obras que después han de ser reproductivas, es decir, obras de verdadero interés nacional. Si de esto se tratara, no habría discrepancias: yo no pretendo que todos los ferrocarriles en un país que comienza, como el nuestro, han de producir ganancias desde el primer momento; sé que hay que soportar algunos años de penuria; pero esos sacrificios se hacen cuando hay una perspectiva, cuando se ve que van á ser transitorios, cuando se trata de un gran interés público, lo que desgraciadamente no acontece en este caso.

En cuanto á las ventajas estratégicas del ferrocarril, yo no puedo hablar contra lo que nos han dicho las autoridades militares que ha citado el señor Ministro; pero desde luego debo observar que los informes emitidos por esos jefes, se refieren á un ferrocarril general á toda la costa, y no á la simple sección de Lima á Pisco; un ferrocarril así ofrecería evidentemente condiciones estratégicas; pero ¿á qué viene hablarnos ahora de ventajas estratégicas? ¿Acaso estamos al frente de un peligro, de alguna invasión que nos amenaza, para que los poderes públicos estén preocupándose de las ventajas estratégicas? Nuestra política es pacífica, hacemos todo esfuerzo para resolver nuestras cuestiones en el terreno del derecho y de la razón, procedemos con la mayor prudencia, no veo sombras en ninguna parte. Por consiguiente, ¿por qué se invocan ahora razones estratégicas, que más que argumento serio parece de vulgar patriotería? Yo he sido el primero que he sostenido la necesidad de tener algunos elementos de defensa, pero no haciendo sacrificios enormes en vista de peligros fantásticos.

Estoy en completo desacuerdo con el señor Ministro en cuanto á las ideas que ha expuesto sobre inmigración europea, que desgraciadamente son las mismas que he oído sostener hace mucho años y gracias á las cuales este país, sin compren-

der sus verdaderas conveniencias, está perdiendo lastimosamente el tiempo sin entrar en el único camino que puede levantarlo. La inmigración no es sólo, como se ha dicho, un efecto; es necesario fomentarla al principio por el Estado, es necesario gastar en ella fuertes sumas, iniciar la corriente, que después se hace espontánea; pero si vamos á esperar el desarrollo del país, si vamos á esperar las vías de comunicación para que después vengan espontáneamente inmigrantes, que tienen tantas regiones del globo donde ir, seguramente que nos moriremos todos, y veremos aquí la inmigración.

La inmigración hay que acometerla resueltamente; y yo creo más, que para sacudir el marasmo de los poderes públicos á este respecto, es necesario que hagamos los particulares un gran movimiento de opinión. Yo veo cual es la situación de la República Argentina que antes de mucho será un coloso en Sud América, gracias casi exclusivamente á la inmigración europea; aplaudo grandemente sus progresos, pero siento legítima emulación al pensar que no hacemos nada hasta ahora para seguir su elocuente ejemplo.

La inmigración puede comenzar, no como se pretende hacer todo entre nosotros, de un golpe; pero es necesario iniciar la corriente, y para eso se necesita comenzar las obras de irrigación, siquiera de un valle de la costa. Yo me conformaría con ver siquiera 4.000 inmigrantes al año llegar al Perú; pero para eso es necesario darles tierras en la costa y no mandarlos á la montaña, convirtiéndolos en exploradores de selvas salvajes, y yo sostengo que esos trabajos de irrigación son realizables. Algunos de ellos están estudiados, otros están en estudio, pero no vamos á acometer todo á un mismo tiempo ni en proporciones colosales.

Esta es la teoría peruana: queremos tener todo soberbio ó si no nada. Por eso es que hasta en materia de edificios públicos, los poderes del Estado tienen que funcionar en locales indecentes, porque queremos tener suntuosos palacios ó sino corrales. Es necesario variar de criterio, ceñirse á los elementos y recursos de que se dispone y no porque

se pueda emprender grandes cosas, dejar de acometer sin pretensiones exageradas lo que realmente esté á nuestro alcance.

Siento, pues, no haberme convenido con las ideas que ha emitido el señor Ministro de Fomento, y deploro haberme visto obligado á tomar esta actitud que, como lo dije ayer, á mí por varias razones no me correspondía; pero yo cumplo mi deber siempre y con el mejor deseo de concurrir con mi voto á cuanto pudiera favorecer el desarrollo del departamento de Ica, tal como yo lo entiendo, tengo que negárselo á este proyecto que con tanto calor se viene sosteniendo.

El H. señor Presidente.—El señor Solar, que ha pedido la palabra, podrá hacer uso de ella en la sesión de mañana.

El honorable señor Solar A. — Permítame V. E.: voy simplemente á promover una cuestión previa que puede votarse en esta sesión.

Yo había pensado tomar parte en el debate, á fin de exponer mis opiniones en favor del proyecto de contrato del ferrocarril entre Lima y Pisco; pero al compulsar el ánimo del Senado, creo verlo inclinado en sentido adverso y como puede malograrse con un voto negativo una idea que se ha meditado tanto, desde hace medio siglo casi y que está á punto de realizarse, voy á exponer algunas razones de carácter general, para concluir fundando la cuestión previa á que me refiero.

Excmo. señor, no considero acertado el criterio de los que sostienen la teoría de las ventajas de los ferrocarriles latitudinales en el Perú, con exclusión de los longitudinales, ó la excelencia de éstos, excluyendo á aquellos; no hay razón tampoco para pretender que sólo construyamos ferrocarriles llamados exportivos, prescindiendo en lo absoluto de aquellos que en concepto de los que sustentan esa teoría no lo son: me parece, Excmo. señor, que el criterio con que debe juzgarse la construcción de ferrocarriles en el Perú no debe ser de carácter excluyente llevado á uno ni otro extremo, pues si hay casos en que se hace necesaria y preferente la construcción de un ferrocarril latitudinal, como el del oriente por ejemplo, llamado á

satisfacer no sólo fines comerciales sino la inaplazable razón política de unir á la comunidad peruana las regiones apartadas del oriente, así también en algunos casos será necesaria y urgente la construcción de ferrocarriles longitudinales, es decir sobre nuestro litoral.

Desposeído, pues, de ese espíritu preconcebido en favor de una ó otra tesis, he estudiado el proyecto relativo á la construcción del ferrocarril de Lima á Pisco bajo todos sus aspectos y creo firmemente que es una obra necesaria y quizá de carácter urgente.

Los poderes públicos no pueden guiarse con criterio mercantil para resolver el problema nacional de la construcción de ferrocarriles; si ese hubiera sido el criterio que predominara en los Estados Unidos ó en la República Argentina no veríamos ni tendría el mundo que contemplar los adelantos verdaderamente prodigiosos de la gran república del norte, ni tendríamos tampoco nosotros el ejemplo que seguir de la república hermana del sur: tanto en uno como en otro país se derramaron materialmente los caudales, no fijándose en que los ferrocarriles pudieran ser ó no productivos sino preocupándose tan solo de que esos ferrocarriles trajeran consigo el desarrollo de la riqueza nacional. Este es el punto que debe ser estudiado por los poderes públicos y por los estadistas; todo lo demás es secundario.

Cuando el general Roca, hace 25 años, hizo los primeros contratos de ferrocarriles en la República Argentina, se levantó una verdadera ola de oposición, alegándose lo que hoy se dice en contra del ferrocarril de Lima á Pisco; que esos ferrocarriles traerían grandes pérdidas porque ninguno de ellos sería productivo; y sin embargo han bastado pocos años, para que quedara demostrada con toda evidencia la clara visión de ese estadista, y para que la República Argentina pueda hoy enorgullecerse de su colosal progreso, debido en gran parte á los 20000 kilómetros de ferrocarriles que cruzan su territorio.

La irrigación y la colonización no pueden considerarse jamás como las causas determinantes de los ferroca-

rriles en los países nuevos, sino más bien como el efecto de ellos y no debemos confundir la causa con el efecto. Aceptando las ideas del honorable señor Riva Agüero sobre la necesidad de pensar de preferencia en la irrigación de nuestra costa y en la inmigración, pregunto yo: ¿Es posible emprender obras de irrigación y establecer colonias sin darles vías de comunicación para el transporte de los productos? Pretender, pues, Excmo. señor, invertir capitales en irrigar y colonizar sin tener esos medios de locomoción y de transporte, es invertir el orden lógico de las cosas. Los países nuevos como el Perú necesitan comenzar por abrir vías de comunicación, cueste lo que cueste. Con mucha razón se ha dicho aquí en repetidas ocasiones que en los países del viejo continente los ferrocarriles son el efecto de su potencialidad económica donde sólo se construyen cuando las necesidades de la locomoción y del comercio los imponen; pero entre nosotros sucede todo lo contrario; en estos países incipientes y despoblados, debemos comenzar por construir ferrocarriles, porque esos hilos de acero, vehículos de civilización y de progreso, son indispensables para el desenvolvimiento de sus riquezas naturales y el desarrollo de su limitada población.

Es verdad, como decía el honorable señor Riva Agüero, que es perfectamente aplicable á las condiciones de Sud-América la frase del político argentino Alberdi: "gobernar es poblar"; pero más adecuado para la América y especialmente para el Perú es el aforismo del notable americano Stephenson: "las naciones hacen á los ferrocarriles y los ferrocarriles hacen á las naciones". Es esta convicción, Excmo. señor, la que me ha decidido de manera invariable en favor de todo proyecto de ferrocarril, salvo que se demuestre que la obra es contraria á los intereses nacionales, cosa que no se ha demostrado, ni podrá demostrarse tratándose del que debe unir Lima y Pisco.

No entro en detalles para aplicar estos conceptos generales al caso concreto del ferrocarril de Lima á Pisco, porque no tendría objeto en estos momentos en que considero conveniente para la realización de

esta obra de tanta importancia, que el Senado se decida por la cuestión previa de aplazamiento que paso á formular.

Son dos, Excmo. señor, las razones que han hecho más efecto en el ánimo del Senado en contra del proyecto que se debate; la primera: que las libras 20.000 que deben darse como subvención durante veinticinco años constituyen una carga excesivamente pesada, que el sacrificio pecuniario que hace el Estado no compensa ó no está en relación con los beneficios que pueden reportarse de esa obra; y la segunda, que todos los que con entusiasmo han iniciado ó secundado la idea de la organización de una compañía nacional de vapores, consideran que hay en realidad oposición entre la construcción del ferrocarril de Lima á Pisco y la existencia de esa compañía, y que no debe darse subvención oficial á dos empresas antagónicas.

El señor Peralta.—(Interrumpiendo.) Pido la palabra.

El señor Solar.—(Continuando.) Excmo. señor, creo que no existe esa oposición y que más bien pueden coexistir perfectamente uno y otra con evidente beneficio público; pero como estas objeciones al contrato parece que han inclinado á la mayoría del Senado á desecharlo, á fin de evitar que ésto suceda, porque con este voto negativo habríamos lapidado por 50 años la ejecución de esta obra, propongo la cuestión previa de aplazamiento, que no significa sino demorar este asunto unos meses más, hasta la próxima legislatura.

Entonces, Excmo. señor, con el espíritu más tranquilo y tal vez con mejores razones, podremos coadyuvar á la realización de esta obra de interés nacional.

Me guía, pues, al pedir el aplazamiento, no el deseo de obstruir el proyecto en debate, sino el propósito de evitar más bien q' se malogre esta idea en vía de ejecución.

El señor Olachea.—Excmo. señor: Yo me opongo al aplazamiento los que estamos interesados en la obra de este ferrocarril pedimos, y creo que lo mismo desea el Gobierno, que se apruebe ó desapruébe de una vez. La razón es ésta: como el contrato está celebrado ya, el aplazamiento significa su desanoblación

y vale más la desaprobación que el aplazamiento indeterminado.

El aplazamiento, por otra parte, no procede; las iniciativas del Ejecutivo no pueden ser aplazadas y mucho menos cuando esas iniciativas han sido objeto de la convocatoria al Congreso á sesiones extraordinarias. Hay necesidad de aprobar ó de desaprobar, y no creo necesario agregar una palabra más sobre este punto.

El señor Ministro.—Como el honorable señor Olachea, opino en contra del aplazamiento, Excmo. señor, por una razón muy concreta que se deriva de una cláusula del contrato, y esta cláusula se refiere al depósito de las diez mil libras que dice (leyó.)

Por consiguiente, es necesario que sea aprobado ó desaprobado este contrato por el Congreso para que pueda surtir sus efectos esta cláusula que se refiere á las multas á que queda sometido el depósito.

El aplazamiento significaría una prórroga que se otorgaría á los concesionarios, y por esta razón me pronuncio en contra.

Yo creo mucho mejor que se vote de una vez, y en caso de que la Cámara preste su aprobación y una vez promulgada la ley el contrato surtirá sus efectos y comenzará á contarse la fecha según la cláusula de los depósitos á que me he referido, y en caso de no hacer el depósito el concesionario, caducará el contrato.

Por lo demás, yo no puedo menos de aplaudir las razones generales y de tanto peso que el honorable señor Solar ha emitido tan acertadamente en favor de este contrato.

El señor Ríos.—Excmo. señor. Yo también aplaudo los conceptos emitidos por el honorable señor Solar, y agradezco su opinión favorable al proyecto en debate; pero por las razones de carácter legal aducidas por el honorable señor Olachea y por las de otro orden expresadas por el señor Ministro, y sobre todo, interpretando el sentir de mis comitentes, estoy porque se resuelva de una vez el asunto: el departamento de Ica desea que se defina su situación con relación á este ferrocarril, que es una de sus aspiraciones de muchos años.

Consultado el aplazamiento, la ho-

norable Cámara lo denegó.

El señor Presidente.—Desechado el aplazamiento, continúa el debate.

El señor Peralta.—Excmo. señor. Yo no pensaba tener el honor de terciar en el debate de este asunto, que por su trascendencia requiere un estudio sumamente delicado; pero una afirmación que acaba de escuchar, respecto de la oposición que se hace al proyecto en discusión, me obliga á manifestar las razones que tengo para no emitir un voto favorable; he procurado prestar la mayor atención á los argumentos producidos, tanto por los que impugnan como por los que defienden el proyecto, y aun cuando es para mí una obra muy simpática la que se trata de realizar, siento muchísimo estar en contra, porque todas las razones aducidas en favor de este proyecto no han llevado á mi ánimo el convencimiento de que, con la ejecución de esta obra, se compensarán los grandes sacrificios que ella va á imponer á la Nación; y no puede admitirse que los que impugnan el proyecto, lo hacen porque temen la competencia que resultaría al tráfico marítimo, ¿qué temor sería posible abrigar, descartada como está aquella cláusula que imponía al tráfico marítimo, entre el Callao y Pisco, ó vice versa, el pago de una contribución de diez soles por cada tonelada de carga? Yo no percibo razón alguna para tomar esa competencia, toda vez que los fletes que actualmente se pagan, según una tarifa que tengo á la mano, apenas alcanzan al 30 por ciento del que se cobraría por el ferrocarril en proyecto. No existe, pues, aquel peligro de la competencia al tráfico marítimo, y bajo estas circunstancias ¿podría encontrarse algún comerciante que para cautelar sus intereses, prefiriese pagar tres veces más por el flete de sus mercaderías? Si se tratara de dar facilidades á una empresa particular, que se propusiera la construcción de este ferrocarril, yo no tendría inconveniente alguno para contribuir con mi voto; pues que por carácter y por inclinación, soy decididamente partidario de conceder franquicias á toda iniciativa del capital privado, circunstancia que no ocurre en el presente caso.

(Se nos ha dicho que con este pro-

yecto se va á beneficiar á Lima y al Callao; pero no alcanzo á comprender en qué consistirá ese beneficio; y como no he venido aquí para emitir mi voto en asunto de tanta magnitud, sin meditarlo debidamente, por eso digo que la obra que se trata de ejecutar, imponiendo á la nación enormes sacrificios, será todo lo que se quiera, pero no de positivo provecho para el país. No deseo ocuparme de la parte estratégica, ni de las otras conveniencias de que se nos habla; pero lo que sí veo es, lo que nos decía el honorable señor Ministro, "que esta obra vendría á convertirse en una barra imantada, que atraería capitales á Perú". En este punto, soy de distinta opinión, porque creo que esa barra lo que atraerá es las 20,000 libras anuales, de la caja fiscal, durante el largo período de 25 años, esto es lo único que he logrado percibir de todo cuanto se nos ha expuesto, y, ó soy muy miope para no ver las ventajas de este contrato, ó tengo razón para oponerme á él; pues no cabe otro dilema. Por estas consideraciones, siento mucho no poder contribuir con mi voto á la aprobación del proyecto.

El señor **Lama**.—Pido la palabra.

El señor **Presidente**.—Siendo la hora avanzada queda su señoría con la palabra acordada para la sesión de mañana.

Se levanta la sesión.

Eran las 7 y 15 p. m.

F. la redacción

Belisario Sánchez Dávila.

—:o:—

12a. sesión del lunes 8 de enero de 1906

Presidencia del H. señor Irigoyen

Sumario.—Refundición de la sección de "Giros Postales" en la Contaduría General de Correos.—Proyecto del Ejecutivo sobre construcción del ferrocarril de Lima á Pisco.—Conclusión del debate y aprobación del proyecto.

Abierta la sesión con asistencia de los honorables señores: Aspíllaga, Barrera, Barrios, Bezada, Capelo, Carrillo, Coronel Zagarra, **Eiguera**, Echecopar, Falconí, Icaza, Chávez.

Lama, La Torre Bueno, Lorena, Lina, Matto, Moscoso Melgar, Olaechea Orihuela, Peralta, Pérez, Ponce, Puente, Pastor, Reinoso, del Río, Ríos, Riva Agüero, Rodolfo, Rivera, Samanez, Seminario y V., 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 un oficio del señor Presidente de la H. Cámara de Diputados, enviando en revisión el dictamen de la Comisión Principal de Presupuesto, aprobado en esa H. Cámara recaído en el proyecto del Ejecutivo, sobre consignación de partidas en el presupuesto general para servicios de los ramos de guerra y Marina.

A la Comisión Principal de Presupuesto.

De otro del señor Ramón Navarrete, Senador por Lambayeque, solicitando licencia por ocho días.

Consultada la H. Cámara acordó la licencia, y S. E. dispuso que el oficio pasara al archivo.

De un dictamen de la Comisión Principal de Presupuesto, con firmas incompletas, sobre los pliegos ordinarios del presupuesto general de la República para 1906.

ORDEN DEL DIA

Proyecto sobre refundición en la Contaduría General de Correos de la sección de giros postales: Se aprueba lo resuelto por la H. Cámara de Diputados.

Se dió lectura á los dictámenes que van en seguida:

Comisión Principal de Presupuesto de la H. Cámara de Diputados.

señor:

El supremo Gobierno, con el fin de hacer más expedito y correcto el servicio de giros postales, ha sometido á la legislatura extraordinaria el adjunto proyecto de ley, destinado á trasladar este servicio de la administración del distrito postal de Lima, en que hoy se encuentra, las partidas 1461b á 1461e del presupuesto, á la Contaduría General de Correos y Telégrafos, la que además de poseer siempre fondos para cubrir los giros, tiene un carácter general más adecuado á un servicio relacionado, no sólo con todas las oficinas del ramo de la República, sino aún con las del extranjero ligadas á él por especiales pactos.

Pasamos á explicar la diferencia