

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, Barrada, 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 lo 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

de gastos que produce uno y otro arreglo:

En la actualidad la sección de viros postales se compone de.

	Al año.
Un jefe	Lp. 192.0.00
Un auxiliar	120.0.00
Doz auxiliares más . .	192.0.00
Un amanuense	60.0.00
Total cinco empleados con 564 libras.	

El proyecto los sustituye con los siguientes:

	Al año.
Un tenedor de cuentas corrientes	192.0.00
Un expendedor de giros	120.0.00
Un pagador	120.0.00
Un portero	36.0.00
Total	468.0.00

Resulta que el arreglo proyectado da una economía de 96 libras.

Es verdad también que se consideran 24 libras al año para aumentar la renta del cajero de la Contaduría General, que viene á ser jefe de esta nueva dependencia, cuyos servicios ordinarios aumentan; pero como por otro proyecto posterior, destinado á la reorganización del Ministerio de Gobierno y sus dependencias, se ha considerado ya el mismo aumento en el haber de dicho empleado, vuestra Comisión cree que no debe duplicarse en el presente.

En esta virtud, vuestra Comisión opina que aprobéis el adjunto proyecto de creación de la oficina de giros postales, en la forma que la propone la Comisión de Presupuesto de la H. Cámara de Senadores, con excepción del aumento de 24 libras al cajero de la Contaduría General de Correos, por estar ya concedido.

Dése cuenta—Sala de la Comisión.
Lima, 27 de diciembre de 1905.

M. B. Pérez—P. Emilio Dancuart
L. L. Ráez—Antonio Larrauri.

Es copia del dictamen aprobado por la H. Cámara de Diputados.

Lima, 28 de diciembre de 1905.

Rúbrica de S. E.

Menéndez

Cámara de Senadores.

Comisión Principal de Presupuesto.

Señor:

El proyecto sobre refundición de giros postales en la Contaduría de Correos, ha sido aprobado por la H. Cámara de Diputados en la forma resuelta por el Senado, con la única

modificación de exceptuar el aumento de 24 libras al año, acordado en el haber del cajero de la Contaduría General de Correos, por hallarse ya comprendido en el proyecto sancionado con anterioridad sobre la reorganización del Ministerio de Gobierno y sus dependencias.

Queda exacta la duplicación del aumento al empleado referido, y por lo tanto justificada la supresión acordada en la H. Cámara de Diputados, vuestra Comisión es de sentir que le restéis vuestra aprobación.

Dése cuenta—Sala de la Comisión.
Lima, enero 3 de 1906.

J. I. Elguera—Agustín Tovar—E. Coronel Zagarra—J. F. Ward—M. Teófilo Luna.

El señor Presidente—Está en debate el dictamen de la Comisión de Presupuesto del Senado.

—No habiendo hecho uso de la palabra ningún señor, se dió por discutido el dictamen, y procediéndose á votar, fué aprobado.

Terminación del debate y aprobación del proyecto del Ejecutivo, sobre construcción del ferrocarril de Lima á Pisco.

—Ingresó á la sala el señor Ministro de Fomento.

El señor Presidente.—Estando presente el señor Ministro de Fomento continúa el debate del proyecto de construcción del ferrocarril de Lima á Pisco. El H. señor Lama que quedó con el uso de la palabra puede servirse hacer uso de ella.

El señor Lama.—Excmo. señor. Casi agotada la discusión del proyecto de construcción del ferrocarril de Lima á Pisco, me voy á limitar única y exclusivamente á emitir unos cuantos conceptos favorables acerca del proyecto en debate, que á todas luces es de gran importancia nacional, comercial y política.

Sin embargo de esto, se ha emitido contra este proyecto conceptos equivocados, por alguno de los señores que me han precedido en el uso de la palabra, pues se ha llegado hasta decir que la subvención acordada á esta empresa va á ser perdida, porque va á ser anulada por la línea de vapores que hacen tráfico mucho más barato que el ferrocarril. No creo, Excmo. señor, que son fundadas estas aseveraciones; porque si bien es cierto que las compañías de vapores harán mucha

competencia a este ferrocarril, pero en esa línea habrá suficiente carga para que desde que comience á funcionar produzca muy buenos dividendos.

Es evidente que al sur de Lima, existen grandes fundos que producen artículos de exportación; de modo, pues, que este ferrocarril comenzará á producir sus beneficios desde el momento que salga de Lima. Es cierto que el flete por mar es mucho más barato que el flete por tierra, sea por ferrocarril ó por cualquier otro medio que se emplee en el transporte de las mercaderías, pero también es cierto que hay muchos lugares que no pueden aprovechar con economía esos fletes de mar, y que para llevar la carga á los puertos hay que emplear una cantidad, si no igual, mayor á la que representa el flete por ferrocarril: además de esto hay la circunstancia de que el tiempo invertido, cuando se viene por mar, es mucho mayor, y el mayor tiempo se traduce en mayor gasto; así es que los comerciantes y productores de esos lugares preferirán el ferrocarril, que tiene también la ventaja de garantizar mejor que la carga no sea maltratada ni robada.

Además, si como se supone, el ferrocarril se construirá á alguna distancia de la costa, podrá llevar todos los productos de esos valles que no cuentan sino con dos únicos puertos, que por sus condiciones y situación no se pueden dar ábasto. Los valles distantes no aprovechan de ninguna manera del tráfico de los vapores, á pesar de que rinden grandes cantidades de productos que son transportados á Lima con dificultad en acémilas que representan mucho gasto y mucha pérdida de tiempo, y aprovecharán de este ferrocarril con gran ventaja para ellos, como son los valles de Lunahuaná, Cañete y algunos más que se encuentran distantes de la costa y aún cerca de la sierra.

Debo advertir que no solamente están interesados en este ferrocarril los departamentos de Ica, Lima, las provincias de Cañete y Chincha sino vivamente los departamentos de Ayacucho, Huancavelica y aún parte que también lo están, y, quizá más del de Apurímac. Unos y otros departamentos exportan una considerable cantidad de productos y mercaderías, y en lugar de traerlas á

Lima por vapor, las traeran por ferrocarril, que es mucho más cómodo, rápido y menos costoso.

Hay también una mercadería que interesa mucho traer por tierra, cual es el ganado.

El ganado que se trae de Andahuaylas llega á Pisco maltratado; allí se embarca, y cuando llega á Lima está en peores condiciones. Por medio del ferrocarril podrá ese ganado estar algún tiempo pastando en las haciendas que están cerca de Pisco; se podrá embarcar en el ferrocarril y llegar á Lima en muy buenas condiciones, con lo que se beneficiarán, no sólo los comerciantes sino los vecinos de Lima que tendrán un alimento mejor y más barato.

Es, pues, inaceptable que la subvención que el Fisco va á pagar se perderá, porque el ferrocarril no producirá nada. El ferrocarril producirá lo bastante y beneficiará los departamentos que he mencionado. Además, es cosa sabida que entre la producción de los artículos y los medios de comunicación existe una especie de acción y reacción; no siempre se hacen ferrocarriles para los lugares donde abunda la producción: muchas veces son los ferrocarriles los que desarrollan los terrenos y hacen que se aumente la producción.

Recuerdo haber oído, Excmo. señor, cuando se pensó en construir los ferrocarriles que hoy existen, habiéndose entre otros del ferrocarril á Puno, se decía por algunos personajes de ese departamento, que ese ferrocarril no daría ni siquiera lo necesario para costearse el gasto de carbón, y estamos viendo las buenas utilidades que se ha sacado con haberlo construido. Tratándose del ferrocarril de la Oroya se dijo lo mismo; mientras tanto, es público y notorio las utilidades que rinde, tanto, que según se dice, se piensa construir otra línea para Huacho.

La circunstancia de que este ferrocarril ha sido combatido por las empresas de vapores y por las personas que tanto en el Callao como en Pisco están interesadas en el movimiento de los vapores, demuestra que se ha temido la competencia que este ferrocarril va á hacer á esas compañías; por consiguiente esas personalidades son las que menos pueden decir que el ferrocarril va á

ser improductivo.

Debo advertir que he visto en *Inanos* del H. señor García una razón por la que consta que sólo el departamento de Ica y las provincias de Chincha y Cañete han pagado al Fisco, como contribución de alcoholes, el año pasado, más de 50.000 libras; de modo que sólo esos lugares contribuyen con más del doble de la subvención que el Gobierno va á otorgar á la empresa del ferrocarril. Si el Gobierno está llamado, Excmo. señor, á fomentar la riqueza patria por todos los medios que están á su alcance; si obedeciendo á este principio da una subvención de 30.000 libras á una compañía de vapores que se piensa establecer ¿por qué se ha de negar á los departamentos del Sur el derecho que tienen para que la Nación los trate de igual manera, tanto más cuanto que uno sólo de esos departamentos da en contribuciones el doble de la subvención?

Para concluir, diré que los departamentos de Ayacucho, Huancavelica y Apurímac, están ansiosos de este ferrocarril, porque consideran que con él tendrán los medios que necesitan para fomentar su riqueza y alcanzar los beneficios que hasta ahora no han obtenido del Estado.

El señor Ministro.—A pesar, Excelentísimo señor, de que conceptúo que el debate está agotado, no puedo prescindir de dar ligera respuesta á las observaciones formuladas en la última sesión por el honorable señor Riva Agüero. Comenzó su señoría por manifestar que sentía mucho estar en oposición de ideas con el Ministro que habla.

Yo también deploro no contar con el concurso del muy ilustrado representante por Ancachs, para llevar á cabo esta importante obra pública, y lo deploro también por él, porque de ese modo no obtendrá, como los demás representantes que apoyan el proyecto, la gratitud de las numerosas poblaciones que van á ser beneficiadas con este ferrocarril, no será recordado como otros Senadores por las familias pobres que van á obtener su sustento á menor precio, por los viajeros, productores, propietarios, etc.

El señor Riva Agüero manifestó que el criterio de los Poderes Públicos debía ser que un sacrificio tan grande como éste, debía estar en relación con los beneficios que de él

se reportasen; que esto es lo que he debido demostrar y que no lo he demostrado. Justamente creo haber dado una demostración completa de que los beneficios que se van á reportar con esta obra son enormemente superiores á los sacrificios que impone al Estado; y creo que esta demostración tan completa no se ha dado para muchos de los ferrocarriles que han sido decretados están en construcción ó han sido *construidos*.

He demostrado que este ferrocarril facilitará y obratará el abastecimiento de Lima, Callao etc.; que obtendrá el país en consecuencia, provechos fiscales económicos y sociales que tuve el honor de avaluar en cifras y que obtendrá también provechos morales y efectivos que no son susceptibles de igual evaluación; he hecho ver, Excmo. señor, que este ferrocarril, no solo propenderá al aumento vegetativo de las poblaciones de Lima y Callao y demás, sino que será un medio eficaz de propender á esa inmigración que todos anhelamos; porque hay que convenirse, Excmo. señor: los ferrocarriles son los verdaderos agentes de inmigración y colonización en todos los países nuevos; he demostrado además, la importancia económica, comercial, política y estratégica de este ferrocarril; he hecho ver como aumentará y mejorará la producción de los valles atravesados por él y como al mismo tiempo se elevará el precio de todos los terrenos adyacentes, y que de este modo, incrementando la fortuna privada, incrementará la fortuna pública; y al mismo tiempo enumeré todos los valles que recibirán beneficio directo de este ferrocarril, como los de Lima, Mala, Cañete, Chincha, etc.

Debe observarse que para este ferrocarril se ha exigido demostración tan concluyente y tan completa sobre sus ventajas, hasta el punto de que creo, sin temor de equivocarme, que en ninguna ocasión se ha exigido lo mismo, pues no bien se ha insinuado la idea de construir un ferrocarril y se ha presentado el proyecto, la Representación Nacional le ha prestado su aquiescencia sin exigir casi demostración de su utilidad.

Dice el señor Riva Agüero: estamos á punto de perder la razón, porque tenemos 23 millones de presu-

puesto, estamos como aquel que se saca una suerte de cuatro mil soles cuando antes ha pasado miserias y cree que con ella puede comprar medio mundo. Debo recordar al señor Riva Agüero que la construcción de este ferrocarril no ha sido resuelta en la época presente sino hace muchos años, y que, por consiguiente, si es síntoma de que se está á punto de perder la razón, quienes la perdieron fueron los que la resolvieron hace muchos años debo recordarle al señor Riva Agüero que en esa época no se habían decretado, ni se iban á construir los seis ferrocarriles que ahora están virtualmente en construcción; y sin embargo entonces, me refiero á la época de 1886 á 1903, este ferrocarril se consideró como el primero en orden de urgencia, y ahora lo consideramos como el séptimo; y debe tomarse en cuenta, además, que van á dedicarse doscientas mil libras al año á la construcción de numerosos ferrocarriles, y que sólo la décima parte de esa suma se dedica al de Lima á Pisco, que al mismo tiempo que una longitud mayor que la décima parte de todos ellos juntos, va á beneficiar una extensión de nuestro territorio y un número de pobladores que es más de la décima parte del territorio y población del Perú.

Insiste el señor Riva Agüero en que este ferrocarril va sólo á satisfacer necesidades locales: las de Lima. Se olvida su señoría del Callao, y de los lugares que rodean á Lima, se olvida de todas las zonas atravesadas por el ferrocarril, de todas las poblaciones que en los departamentos de Lima é Ica se van á beneficiar, y además, ha olvidado que todos los ferrocarriles cuando no están unidos unos con otros formando una red completa no producen en primer término y directamente sino beneficios locales. Así el ferrocarril de Yonán á Cajamarca va á beneficiar al principio únicamente á las poblaciones que une y á las que están en su trayecto: el de la Oroya y Huancayo está en el mismo caso, as como el de Ilo á Moquegua y todos los demás: pues los ferrocarriles aislados no benefician sino á las localidades que unen, y por lo tanto para convertirlos en ferrocarriles verdaderamente nacionales es necesario unirlos entre sí, formando una sola red. Si uniéramos todas las ca-

pitales de los departamentos unas con otras mediante ferrocarriles, habríamos satisfecho desde luego las necesidades de las localidades respectivas, y al mismo tiempo con la continuación de esa red ferroviaria de primer orden se habría satisfecho, sin duda, una verdadera necesidad nacional.

El señor Riva Agüero se sorprendió de que se dijera que Ica iba á abastecer á Lima y Callao, pues en aquel valle se están muriendo de necesidad por falta de agua. "¿No sería preferible construir el ferrocarril á Huacho, en donde hay agua permanente? Pero olvida el señor Riva Agüero que el valle de Pisco también tiene agua permanente y que en los departamentos de Lima é Ica, hay muchos otros valles que también la tienen. . . ."

El señor Olachea (por lo bajo): —Cañete.

Como son Mala, Cañete, etc., y por consiguiente, padeció un olvido quien sostuvo que era el valle de Ica, sin hacer mención de los otros, el que iba á abastecer de víveres á Lima y al Callao. Yo por mi parte, creo haber dicho y lo diré nuevamente, que este ferrocarril traerá víveres, no solo de Ica, sino indudablemente de todos los valles que están en su trayecto.

Y esta observación del honorable señor Riva Agüero me recuerda un argumento nuevo en favor de este ferrocarril, aplicable á todos los ferrocarriles que atraviesan centros de producción y de consumo, desde que por el transporte cómodo y rápido de víveres, establecen el equilibrio entre la oferta y la demanda; y de allí resulta una de las mayores ventajas del de Lima á Pisco, pues en el caso de que sufran de escasez y carestía algunos de los valles del trayecto ó de los extremos, como sucede con Ica, por ejemplo, mediante el ferrocarril será fácil transportar los víveres de los lugares de producción abundante hacia aquellos en que sea deficiente.

También manifiesta el honorable señor Riva Agüero, que los militares franceses Clement y Bailly Maître, se refieren á un ferrocarril paralelo á toda la costa, como ferrocarril estratégico, pero no al de Lima á Pisco. Yo recuerdo haber leído íntegramente, en la parte que se refiere á las condiciones estratégicas del

ferrocarril longitudinal en toda la costa, un párrafo que dice:

"Finalmente haremos notar que y que la sección que se "extenderá al sur de Pisco, tendrá "principalmente un gran interés es- "tratájico."

La nota siguiente: "Si hubiera existido en 1881 un ferrocarril de "esta naturaleza" los chilenos no habrían podido desembarcar tan "cerca de Lima, y la marcha sobre "la capital habría sido no solo di- "fícil sino probablemente imposible

Por consiguiente, si es verdad que el general Clément y el coronel Bailly Maitre son de opinión que un ferrocarril á lo largo de toda la costa sería estratéjico, verdad es también que de una manera especial le atribuyen este caracter á la sección al sur de Lima hasta Pisco, que es á la que yo me referí presentando como argumento favorable á mi tesis la opinión de dichos militares.

Además dijo el señor Riva Agüero: ¿estamos acaso al frente de un peligro internacional para que se trate de las condiciones estratégicas de un ferrocarril? Nó, no existe indudablemente ese peligro; y si yo tomé ese punto fué porque el señor Riva Agüero lo tocó primero, con el fin de impugnar esa ventaja que se le reconoce á este ferrocarril. Y también debo hacer notar que no en el momento en que se presentan los peligros es cuando se construyen los ferrocarriles ó cuando se adquieren elementos de guerra defensivos ú ofensivos. Todas las naciones, y también la nuestra, como lo manifestó el honorable señor Riva Agüero, se preocupan y deben preocuparse de su defensa aunque no haya peligro alguno inminente; si solo cuando hubiera peligro inevitable fuera cuando se pensara en construir ferrocarriles de defensa, ellos no podrían servir para el objeto, pues no sería posible construirlos con la rapidez necesaria.

Manifestó también su señoría que está en contradicción con mis ideas, respecto á la inmigración europea, á pesar de que, desgraciadamente, estas son las que siempre han prevalecido. Pero yo creo que padece un error el honorable señor Riva Agüero, pues siempre lo que se ha sostenido es que la inmigración es la panacea de todos nuestros males, sien-

do además la preocupación constante de gobernantes y gobernados; siempre se ha querido favorecerla y fomentarla buscando medios directos, con prescindencia de los medios indirectos que la fomentan más positivamente y que yo preconizo. Ya que tratamos este punto de la inmigración, ¿no es verdad que al traer un cierto número de inmigrantes y darles terrenos en un valle de la costa se realiza un beneficio local? ¿no es un beneficio directo para una sola localidad?; por consiguiente si se impugna la construcción del ferrocarril de Lima á Pisco por el hecho de beneficiar á determinadas localidades, puede impugnarse del mismo modo el traerse inmigrantes á determinados valles de la costa.

Decía el honorable señor Riva Agüero que hay que fomentar la inmigración al principio, para que después sea espontánea; yo creo que la inmigración debe ser desde su principio espontánea; y que si empezamos por gastar dos ó tres millones para traer tres ó cuatro mil inmigrantes, sin estar preparados para recibirlos, y sin que éstos no tengan en seguida dónde ejercitar sus actividades se habrá cometido un error. Creo que se debe fomentar la inmigración, pero debe hacerse precisamente construyendo vías de comunicación; para poder traer cuatro mil inmigrantes anualmente es necesario construir cierto número de kilómetros de ferrocarril y llevar á cabo cierto número de irrigaciones; y no me parece ser lo más práctico traer inmigración artificial, que tendría que regresarse al país de origen ó dirigirse á otra zona más preparada de nuestro mismo continente.

Que los ferrocarriles colonizan es un hecho demostrado en todas partes, y bastará para comprobarlo recordar lo que pasa en el Canadá, á donde mediante los ferrocarriles se van colonizando las soledades del oeste de esa colonia inglesa; sin ellos, es indudable que la colonización no se hubiera podido llevar á efecto.

El honorable señor Riva Agüero también declaró que en su concepto era necesario que los particulares iniciaran un gran movimiento de la opinión para sacudir el

marasmo de los poderes públicos respecto á la inmigración.

Me parece muy buena la idea, pues estos movimientos de opinión son siempre favorables, con tal de que estén bien orientados y de que se refieran á los medios para hacer posible la inmigración; en este supuesto aplaudo la idea lanzada por el honorable señor Riva Agüero.

Decía el honorable señor Riva Agüero que la irrigación puede comenzarse por algún valle de la costa. Pero aquí tropezaríamos con las mismas dificultades de beneficio local, puesto que no se beneficiaría sino un valle de los ciento de nuestra costa, aunque indirectamente sería un beneficio para toda la República. En este caso como en la inmigración y en los ferrocarriles, hay que satisfacer las necesidades nacionales satisfaciendo aparentemente las de carácter local.

El señor Riva Agüero se conforma con cuatro mil inmigrantes anuales y yo también; pero ¿cómo traerlos? Para traerlos es necesario llevar á cabo justamente estas grandes obras públicas, para que estén en perfecta comunicación con los centros de población, de exportación, ó de consumo; de esa manera se desarrollan las colonias sin grandes dificultades; así aunque estén en el interior con tal de que estén próximas á un ferrocarril se encuentran en las mismas condiciones que si estuvieran á orillas del mar; es decir, que lo primero en que debe pensarse es en la construcción de vías de comunicación.

El señor Riva Agüero vuelve á insistir en que deben hacerse ferrocarriles de salida ó de exportación. Todo ferrocarril que recorre las regiones de la costa que estén lejanas de los puertos, como es la zona que va á atravesar el ferrocarril de Lima á Pisco, es tal como lo que desea el señor Riva Agüero.

Recomienda su señoría mucha moderación y mucha prudencia en la inversión de las rentas públicas. Yo creo, Excmo. señor, que se está dando prueba de ello, de una manera concluyente, tanto que en lugar de pretender invertir considerables sumas de dinero en fomentar artificialmente la inmigración, en llevar á cabo obras de irrigación costosas sin hacer estudios previos y comparativos, el Congreso y el Gobierno han

resuelto que el mayor ingreso del presupuesto se gaste de preferencia en la construcción de ferrocarriles; no hay prueba más concluyente de la moderación y de la prudencia que quiere el honorable señor Riva Agüero. Creía su señoría que hay una contradicción, porque ahora se dice que no habrá competencia entre los vapores y el ferrocarril. Yo dije y sostengo hoy, que entre ambas vías habrá competencia; pero nunca me refería sino á los puertos de escala de los vapores, y sostuve que el ferrocarril, hasta cierto punto, vendrá á favorecer el desarrollo del tráfico marítimo, refiriéndome á aquellos valles que no tienen ferrocarriles ni puertos, y en donde la producción es rudimentaria, está paralizada, y que cuando pase el ferrocarril se desarrollará en ellos intensamente, debiendo conducirse los productos á los puertos de embarque, beneficiándose así el tráfico marítimo. Pronunciándose el H. señor Riva Agüero por el método de la garantía de preferencia á la subvención, nos decía que así había la esperanza de no pagar nada. Puede ser que haya esa esperanza; pero en cambio habrá la realidad de pagar todo, y ya expresé las razones que, en mi concepto militan en favor de la subvención. Dije que la intervención que el Gobierno tiene que ejercer sobre la empresa es mala y difícil, que hay desatención por parte de la empresa cuyos capitales han sido garantizados para propender al desarrollo de su negociación, porque desde que al fin del año está segura de que una vez hecho el balance tendrá el Gobierno que pagar garantía á lo que falte para completarlo. Es necesario no olvidar que se recurre en estos casos por las empresas á multitud de medios, como son: sueldos elevados, gran número de empleados inútiles, etc.; y por último habié de los fraudes posibles.

Aquí terminó el honorable señor Riva Agüero, pero el honorable señor Peralta pidió la palabra y emitió también algunas ideas en contra del contrato. Insistió su señoría sobre los sacrificios que va imponerse al Fisco; pero no tendré que contestar este punto, porque al contestar al honorable señor Riva Agüero en la sesión anterior y en la presente, lo he hecho tan amplia y satisfactoriamen-

le como me ha sido posible

Pero dijo su señoría haciendo uso de la comparación que yo había hecho entre los ferrocarriles y las barras imantadas, que él creía que la atracción se limitaría á extraer simplemente de la caja fiscal las Lp. 20,000 de la subvención. Esta modesta suma no es en mi concepto, incentivo bastante para que una empresa construya un ferrocarril de 249 kilómetros é invierta un capital tan grande como el que se necesita. Esto y seguro de que la empresa hará todo esfuerzo para que sus utilidades no se limiten á la subvención fiscal pero en todo caso el ferrocarril ejercerá siempre su influencia benéfica.

El señor Falconí.—Excmo. señor: He seguido con viva atención el interesante debate que preocupa á esta H. Cámara, y debo confesar con la más leal franqueza, que ninguno de los argumentos que se han aducido contra el proyecto en debate han conseguido cambiar el criterio que tengo formado en favor del contrato del Ferrocarril de Lima á Pisco.

Efectivamente, el distinguido jurisconsulto señor de la Riva Agüero, se asombra, se pasma, por la fuerte subvención que se acuerda á esta obra, llegando al extremo de aconsejar al Gobierno que sus gastos sean medidos, que espere, que aún no ha llegado la hora de hacer ese desembolso. Con el respeto que me merece la alta personalidad de su señoría, pregunto yo, Excmo. señor, ¿cuándo será llegado el momento oportuno? ¿Acaso será la undécima hora? Aquí cabría bien aquello del poeta "esperar es morir".

¿Qué género de economías sugiere su señoría que se arbitren, qué economías aconseja al Gobierno, cuando no hacen muchos días patrocinaba con su ilustrada palabra una gruesa subvención á una compañía nacional de vapores, que quizá es de menor utilidad que el ferrocarril de Lima á Pisco?

Además, Excmo. señor, ¿no se votan diariamente ingentes sumas para teatros, clubs de tiro y otras obras, que siendo en sí buenas no son de inaplazable exigencia?

El honorable señor del Solar, con la verbosidad que le distingue, ha desenvuelto la teoría, ha sentado el verdadero principio de que las obras de la naturaleza de la que nos ocupa,

nunca deben mirarse bajo el aspecto mercantil, de suyo pobre, de suyo estrecho y egoísta, sino bajo el aspecto de los altos intereses y de la prosperidad y progreso de los pueblos.

En la hipótesis, desde luego gratuita, de que el ferrocarril de Lima á Pisco no diese rendimientos que en grosaron las arcas de la Nación, en cambio pregunto yo: ¿No acortará las distancias facilitando el tráfico entre Lima y Pisco con Ica, Ayacucho, Huancavelica y Apurímac?

No puedo concebir, Excmo. señor, que un ferrocarril que partiendo del corazón de la República, atravesando en su itinerario ricas poblaciones de la costa y facilitando el comercio de tres populosos departamentos sea considerado como meramente local, condición q' se le pretende atribuir; no, Excmo. señor, yo lo conceptúo como un ferrocarril eminentemente nacional y por tanto digno del apoyo de los poderes públicos de mi patria.

Mucho he oído decir, Excmo. señor, tanto en los pasillos del Senado, como dentro de este recinto, sobre cuáles serían las ventajas, cuáles las utilidades que reportaría este ferrocarril, favoreciendo sólo á poblaciones que se están muriendo de hambre y á un departamento que se llama rincón de muertos. Bastante es, Excmo. señor, la sola facilidad de las vías de comunicación con esas pobres poblaciones, pues ellas llevarán la sabia exuberante del capital y proyectarán sobre los habitantes de estos desgraciados lugares la luz de la civilización, y aunque éstos parecieran ya osamentas de muertos, el mismo calor que sabrían imprimirles los despertaría, reanimaría sus cansados miembros sumidos en la inercia, á causa de sus desventuras, las más de ellas, hijas del egoísmo, de la indolencia, de los llamados á velar por su vida y por su verdadero progreso.

A este respecto, no puedo menos que recordar, con especial agrado, las palabras del tribuno doctor Capelo, quien, en ocasión análoga á la presente, decía: dénneme caminos y respondo de la grandeza del Perú, acreditando con este convencimiento que el motor más poderoso para el progreso y ventura de los pueblos, es la comunicación activa de unos con otros, lo cual se consigue con los ferrocarriles.

Por otro lado, Excmo. señor, ¿esas desgraciadas poblaciones llamadas á ser beneficiadas con este ferrocarril, no pagan grandes impuestos á la Nación, soportando con pasmosa resignación, el impuesto á los artículos de primera necesidad, comprometiendo su salud, y hasta su existencia, como sucede con la sal, que á causa del impuesto toman los habitantes de esas poblaciones sustancias equivalentes que las más veces son nocivas, para reemplazar á aquel artículo de consumo diario para no favorecer las con el beneficio del ferrocarril? No lo creo, Excmo. señor; ello no sólo sería clamoroso, sino indigno de la justificación del Congreso del Perú.

Tengo para mí, Excmo. señor, que el ferrocarril de Lima á Pisco seguirá los mismos rumbos que el hoy hermoso paseo Colón. Se recordará que en todos los tonos bajo diferentes formas se censuró la actitud del eminente estadista señor de Piérola, cuando dió el corte maestro de esa avenida, separándola de nuestra vetusta exposición. Ahora, señores, aquellas censuras, aquellos amargos reproches, ¿en qué han venido á parar?; bien lo sabéis: en merecidos elogios, en olas de aplausos y de felicitaciones, que acompañan por doquier á ese grande hombre público, siempre digno á la gratitud del país. (Aplausos).

No querramos, pues, Excmo. señor, antorpecer una de las mejores promesas, arrebatár una de las glorias del Excmo. señor doctor Pardo, oponiendo resistencias á la realización de su programa, á una obra que en día no lejano dará ópimos y grandes frutos, dispensándose con ella justa protección á los pueblos, ya que éstos han depositado en nosotros toda su confianza, ya que les hemos ofrecido de nuestra parte el contingente de nuestra buena voluntad.

Por lo demás, quedan en pie los fundamentos de la brillante defensa hecha sobre el particular por el muy digno representante por Ica, doctor Olaechea, á la que ha acompañado la palabra autorizada del hábil y distinguido señor Ministro de Fomento.

Me declaro, pues, en favor del contrato.

(Aplausos en los bancos de los representantes y en la barra.)

—No habiendo hecho uso de la pa-

lavra ningún otro señor se dió por terminada la discusión.

El señor **Presidente**.—Como se trata de un asunto que compromete directamente las rentas nacionales, la votación será nominal.

Votada en esta forma la conclusión del dictamen de la Comisión de Obras Públicas de la Cámara de Diputados, resultó aprobada por 24 votos contra 10.

Señores que votaron por el SÍ: Barreda, Barrios, Bezada, Carrillo, Coronel Zegarra, Echeopar, Falconí, Lama, Lorena, Moscoso Melgar, Olaechea, Orihuela, Ponce, Puente, Pastor, Ríos, Rivera, Rodulfo, Samanez, Seminario y V., Tovar, Ward M. A., García y Vidalón.

Señores que votaron por le NO: Aspíllaga, Capelo, Icaza Chávez, La Torre Bueno, Luna, Matto, Peralta, del Río, Riva Agüero y Valencía Pacheco

Fundaron sus votos los siguientes señores:

El señor **Capelo**.—No, Excmo. señor, no porque yo sea opuesto á ese ferrocarril ni á camino alguno, sino porque como he dicho otra vez y repito, no puedo aprobar un contrato en que se paga tres veces el valor de la obra.

El señor **Coronel Zegarra**.—Sí, Excmo. señor, porque considero que todo ferrocarril en nuestro país trae beneficios: así es que en principio, siempre estaré en favor de la construcción de toda obra de esta naturaleza.

Sí, Excmo. señor, porque sobre las 7 leyes que se han dado sobre este ferrocarril durante algunos años el contrato que actualmente nos presenta el Gobierno ha superado en mucho las condiciones que en esas leyes se señala, como lo ha aprobado de una manera evidente é incontestable el honorable señor Ministro de Fomento.

Sí, Excmo. señor, porque con este ferrocarril se va á introducir al país capitales ingleses por primera vez, después de tantísimos años, en que se les ha alejado por quienes proporcionaban pésimos informes.

Sí, Excmo. señor, porque considero que la mera concesión de este ferrocarril, va á duplicar el valor de todos los terrenos que él atraviesa, va á incrementar el desarrollo de la agricultura, va á aumentar la irrigación de los valles que atraviesa,

porque los últimos datos de la recaudadora prueban que, tan sólo uno de los departamentos de Ica, ha pagado durante el último semestre más de Lp. 50,000, de impuestos; yo estoy seguro q' se duplicarán esas £ 50,000, con los impuestos q' pagan las demás circunscripciones territoriales q' este ferrocarril atraviesa. Por todas estas razones, Excmo. Sr., estoy á favor del contrato propuesto por el Gobierno, y porque acepto como axioma que los ferrocarriles que se implantan desarrollan las riquezas de la región que atraviesan; son sinónimos de "progreso y civilización."

El señor Echeopar.—Sí, Excmo. señor, porque este es el primer paso que se da en el importantísimo problema de la inmigración en la costa del Perú, y no es un precio caro el que se paga para conseguir tan enorme beneficio.

El señor Olaechea.—Sí, Excmo. señor. Sí, con todas las fuerzas de mi alma y con todo el calor de mis entrañas; es el voto que con más conciencia he emitido desde que soy representante

Sí, porque cumplo un mandato imperativo de mis comitentes, porque no hay uno solo de ellos, Excmo. señor, que no desee con todas sus fuerzas que esta obra pública se realice, porque en ella se encierra la felicidad y el porvenir de una de las más importantes regiones del Perú.

Sí, Excmo. señor, porque este ferrocarril no impone sacrificios al Estado, como se ha dicho aquí. El departamento de Ica, Excmo. señor, tengo á la vista los cuadros oficiales de la Compañía Nacional de Recaudación del departamento de Ica y el valle de Lunahuaná; según ellos sin contar la gran cantidad de alcohol de exportación que no paga impuestos, en el último semestre de 1904, y primero de 1905, ha producido al Fisco, la entrada líquida de Lp. 56,000, más ó menos, y esta entrada la han dado esos pueblos como producto de uno solo de los impuestos, no obstante de que el H. señor Riva Agüero nos decía aquí, q' los desgraciados habitantes de aquellos lugares, que fecundan la tierra con el sudor de su frente, se mueren de hambre.

¿Cuánta no será la riqueza que viertan en el Tesoro público el día que un ferrocarril les lleve elementos

de prosperidad y de progreso?

Sí, Excmo. señor, porque esos pueblos y ese departamento que está en miseria según se nos ha dicho, han movilizadosegún el informe oficial q' tengo á la mano sólo como carga de cabotaje, entre Pisco y el Callao en el primer semestre de 1904, ciento veinte y seis mil ciento cincuenta y cuatro bultos y en el segundo semestre de 1904, 210,900: en el primer semestre de 1905, año de sequía y hambruna, han exportado la enorme suma de 225,991 bultos.

Esta es la exportación con que esos pueblos contribuyen á la riqueza pública y privada en años anormales de desgracia.

Júzguese por esta producción cuál será en los años normales cuando vaya la línea férrea á desarrollar en esos lugares tantos elementos de riqueza adormecidos por falta de protección.

Sí, Excmo. señor, porque es necesario que yo haga pública aquí la gratitud que todos los pueblos favorecidos por esta línea sienten por el eminente hombre de Estado, por el señor Ministro de Fomento, que en discursos magistrales ha demostrado que la obra del ferrocarril puede llevarse á cabo inmediatamente, desarrollando los inmensos beneficios que S.Sa. ha manifestado y que nadie ha podido contradecir; y es necesario que diga de una vez que el nombre de tan ilustre ciudadano quedará eternamente grabado en el corazón de todos los hijos de esa región, á la vez que va á beneficiar esta gran obra nacional. (Aplausos en los bancos de los senadores y en la barra).

El señor Peralta.—Excmo. señor:—En la sesión pasada me ví obligado á hacer uso de la palabra para rectificar una afirmación del H. señor Solar, quién dijo que veía una corriente en el Senado en contra del proyecto, por cuanto le hacían oposición los senadores interesados en la organización de una compañía nacional de vapores. He tenido que demostrar que, por mi parte, no había ninguna clase de oposición sistemática por temor á la competencia, sino que me oponía porque no creía indispensable la obra, y hoy teugo que agregar que si fuera posible, que los pueblos del departamento de Ica acumularan una suma considerable de dinero, para llevar á cabo esta obra, y

ocurriesen al Congreso á pedir la autorización correspondiente, yo daría mi voto en contra, no por un simple capricho, sino porque tengo la profunda convicción de que esa obra pública, al hacerse como dice el proyecto, no ofrece sino daños á la Nación. Por esto siento estar en contra del proyecto.

El señor del Rio.—Nó, porque las razones y argumentos presentados por los HH. señores Capelo y Riva Agüero han quedado en pié. Los que se han dado en favor del contrato no los han destruido; nó, por que los sacrificios que se van á imponer á la Nación no serán compensados con los beneficios locales que reportará Ica con ese ferrocarril; y nó, porque según los datos que me ha dado la comisión principal de presupuesto hay un déficit de 800 mil soles en el presupuesto que está subvención autará á un millón.

El señor Ríos.—Sí, Excmo. señor, interpretando no sólo el sentir unánime de mis comitentes, sino porque creo que este proyecto es eminentemente nacional.

El señor Rodrigo.—Todas las razones que se han dado en contra del ferrocarril de Lima á Pisco se dieron el año 39 en Francia, para no construir ningún ferrocarril. Se han dado aquí y se darán sempiternamente, para que no se inicie ninguna obra pública en el país. Con argumentos más poderosos en contra de la compañía de vapores, en contra de una compañía que no tendrá de nacional sino el nombre, como si se exigiera la nacionalidad peruana á una extranjera para obtener un negocio; se ha aprobado, sin embargo, una subvención mucho mayor. Este ferrocarril es bueno, es excelente, más productivo que los que van al interior; no va á beneficiar una localidad simplemente, como se ha dicho, no; es el punto de partida de un ferrocarril paralelo á la costa, que vendrá á servirnos, no como los detestables puertos que tenemos en la costa, principalmente en el sur, entre Callao y Pisco, y aún suponiendo que esos puertos sean buenos, son puntos y ésta es una línea entera que va recogiendo y trayendo lo que esos pueblos producen.

El argumento de apariencia que se hizo de que este año, por falta de lluvias, había cierta dificultad en aquellas localidades, es un argumen-

to especioso, que no significa nada, y que está contradicho con las cifras que acaba de leer el H. señor Olachea.

Todos los ferrocarriles que vamos á construir, todos los ferrocarriles del mundo entero, han comenzado por no tener apariencia de producción y sin embargo han producido inmensas riquezas; después, esto mismo pasará con el ferrocarril de Lima á Pisco, que además de servir á estas localidades va á servir á la provincia de Yauyos, de donde se pueden traer recursos de gran importancia para la alimentación de Lima, y que hoy se pierden por falta de vías de comunicación. Ramales de vía angosta que partieran del ferrocarril principal á las provincias de Yauyos, al departamento de Huancavelica, y á los demás puntos próximos de la línea, harían de este ferrocarril uno de los más productivos.

En cuanto á las razones de economía general, hay que fijarse, como lo han dicho los señores Coronel Zagarra, Olachea y el señor Ministro de Fomento, en que este ferrocarril no es la obra de un día, es la obra de siete legislaturas, es la exigencia constante de muchos años. Es cierto que ha habido oposición, que yo no sé de dónde sale, y que hubo un tiempo que sólo de simples intereses de la compañía de navegación, enteramente extraños al interés nacional esos intereses han iniciado que se realice este ferrocarril. El sacrificio que hoy se va á hacer es menor que el que se había echado á costas el país cuando se dió la ley anterior, entonces se resolvió garantizar un siete por ciento sobre Lp. 600,000 de capital, es decir, más del doble de lo que hoy se va á dar. Es evidente que mucho mejor negocio es dar una subvención que una garantía, porque así se evita la intervención del Estado en los negocios privados, con lo que se evita graves inconvenientes, no sólo para los particulares sino para el Fisco.

El gran estadista, Mr. Thiers, decía en 1839, cuando se proyectó en Francia la construcción de los ferrocarriles, dijo que ellos podían hacerse como para un paseo, como quien se va á la exposición ó á un balneario, pero ferrocarriles en forma comercial era absurdo. Esos ca-

minos de fierro, cuando el fierro era tan caro; y esto lo decía un gran estadista; el H. señor Riva Aguiro tiene la suerte de estar en muy buena compañía; pero así como Thiers se equivocó, así se ha equivocado también su señoría y espero que el H. señor Riva Aguiro, cuando llegue á la edad madura, quiero decir, á la ancianidad, cuando quizá llegue á gobernar el Perú, tendrá que arrepentirse y hasta se sonreirá de aquello que no significa otra cosa sino que la previsión humana es limitada.

Estoy, pues, completamente en favor del proyecto, y si de algo me asombro es de que haya quien vote en contra.

El señor Samanez.—Excmo. señor: Tratándose de obras que tienden al adelanto del país, creo que no hay sacrificio, por grande que sea, que no deba hacerse; nunca dejaré de dar mi voto en este sentido, mucho más, tratándose de un ferrocarril que cuesta ya al Perú en sólo los siete congresos en que se ha discutido, más de 100.000 soles. Mi único temor es que con este contrato y todo, el ferrocarril no se haga, y por eso, haciendo votos porque la obra se realice, estoy por el sí.

El señor Valencia Pacheco.—No, porque creo que el contrato es oneroso para el país y que por hoy el ferrocarril de Lima á Pisco no tiene la importancia ni reporta los beneficios que se le atribuyen.

El señor Ward A.—Sí, porque siempre he tenido el honor de estar en favor de este ferrocarril, y no quiero ahora renunciar á ese honor. Los ferrocarriles tienen al principio alguna oposición, pero á la larga se traducen en beneficio del país. Siempre estaré en favor de todo proyecto semejante.

El señor Presidente.—Me permito recomendar á los miembros de la Comisión principal de presupuesto que aún no han firmado el dictamen referente á los pliegos ordinarios, se sirvan hacerlo para la sesión de mañana; y entre tanto, no habiendo otro asunto á la orden del día, se levanta la sesión.

Eran las 5 y 20 p. m.

Por la Redacción.—

Belisario Sánchez Davila.

13a. Sesión del martes 9 de enero de 1906

Presidencia del H. señor Irigoyen

Sumario.—Aprobación de la redacción del proyecto que aumenta el haber del Oficial Mayor del Tribunal Mayor de Cuentas.—Debate y aprobación de los pliegos ordinarios del Presupuesto General de la República.—Discusión del proyecto sobre supresión de algunas comisarias rurales.—Su aprobación.—Discusión del pliego extraordinario de Relaciones Exteriores.—Su aprobación con exclusión de la partida No. 3, que queda aplazada.

Abierta la sesión, con asistencia de los III. señores Senadores Barreda, Barrios, Capelo, Carmona, Carrillo, Coronel Zagarra, Elguera, Echecopar, Falconí, Canoza, Icaza Chávez, Lama, La Torre Bueno, Lorena, Luna, Matto, Moscoso, Melgar, Olachea, Orihuela, Pastor, Peralta, Pérez, Ponce, Reinosco, Ríos, Riva Aguiro, Rivera, Samanez, Sosa, Tovar, Valencia Pacheco, Ward M. A., Ward J. F., García y Vidalón, secretarios, se leyó el acta de la anterior y fué aprobada.

El señor Carmona pide al señor Presidente que se haga constar en el acta del día su voto á favor del proyecto sobre construcción del ferrocarril de Lima á Pisco, ya que no le fué permitido, por razón de salud, concurrir el día de ayer á la sesión.

El señor Sosa solicitó, así mismo, que se hiciera constar su voto á favor de ese proyecto.

S. E. manifestó que se haría la constancia que solicitaban.

Se dió cuenta de los siguientes documentos.

De un oficio del señor Presidente de la II. Cámara de Diputados, comunicando que ha sido aprobada la adición introducida por el Senado en el proyecto de ley sobre aumento á los directores y jefe de la sección de Minas del Ministerio de Fomento, que aumenta en Lp. 60 anuales el presupuesto de ese Ministerio.

A sus antecedentes.

Del mismo, avisando que ha sido aprobado el Presupuesto departamental de Lambayeque, para el año en curso, que se envió en revisión.

A la Comisión Auxiliar de Presupuesto