

mensaje del Presidente de la República, que ha habido un aumento de un millón y medio de soles en las entradas fiscales; luego hay de donde sacar la mayor suma que se requiere para el aprovisionamiento del ejército, como hechos á créditos suplementarios; por manera, pues, que en vista de las razones que creo no podrán negar su solidez, yo pediré el aplazamiento de este proyecto hasta el año entrante.

—Consultada la honorable Cámara si daba ó nó por terminado el debate resolvió afirmativamente.

El señor **Presidente**—La honorable Cámara agradece la concurrencia del señor Ministro de la Guerra, que ha ilustrado el debate con los importantes datos que en él ha suministrado.

El señor **Ministro**—Muchas gracias, Excmo. señor. (Se retiró del salón.)

El señor **Coronel Zegarra**—Me he permitido, Excmo. señor, plantear una cuestión previa. He pedido el aplazamiento del proyecto.

El señor **Presidente**—La honorable Cámara, señor Zegarra, ha declarado terminada la discusión.

El señor **Coronel Zegarra**—Pero yo he pedido antes á V.E. que consultara mi pedido de aplazamiento.

El señor **Presidente**—Su señoría no se opuso á que yo hiciese la consulta de si estaba ó nó suficientemente discutido el asunto.

El señor **Coronel Zegarra**—No necesitaba oponerme, Excmo. señor, desde que antes había manifestado cuál era mi opinión, pidiendo el aplazamiento.

—El señor **Presidente**—Su señoría puede pedir que se reabra el debate.

El señor **Coronel Zegarra**—Si es el único medio, no tengo inconveniente en hacer este pedido.

—Consultado el pedido de aplazamiento, se desechó.

S. E. anunció en seguida á la Cámara, que en la sesión de mañana se discutiría el proyecto venido en revisión, sobre empréstito de Lp. tres millones y levantó la sesión.

Eran las 7 y 15 p. m.

Por la Redacción.—

Belisario Sánchez Dávila.

39 sesión del jueves 4 de octubre de 1906

Presidencia del honorable señor doctor Barrios

Abierta la sesión con asistencia de los honorables señores Carmona, Moscoso Melgar, Alvarez Calderón, Aspíllaga, Bernaldes, Bezada, Capello, Carrillo, Coronel Zegarra, Elguera, Echeopar, Faleóni, Icaza Chávez, Irigoyen, López, Luna, Llosa, Matto, Morey, Menéndez, Olaechea, Orihuela, Pastor, Peraltá, Pérez, Ponce, Puente, Quezada, Reinoso, del Río, Riva Agüero, Rodulfo, Ruiz, Samanez, Seminario y V., Solar A., Solar L. F., Sosa, Tovar, Trelles, Valencia Pacheco, Ward M. A., Ward J. F., García y Revoredo, secretarios, se leyó el acta de la anterior y fué aprobada.

Se dió cuenta de los siguientes documentos:

OFICIOS

Del señor Ministro de la Guerra, informando en la solicitud de doña Elvira Meléndez, sobre pensión de montepío.

A la Comisión que pidió el informe.

Del mismo, informando en la solicitud del doctor don Leonidas Avendaño, sobre reconocimiento de servicios.

A la Comisión que pidió el informe.

Del señor Ministro de Hacienda, avisando que el día de hoy concurrirá á la honorable Cámara á tomar parte en el debate sobre autorización al Ejecutivo para contratar un empréstito de £ 3.000.000.

Con conocimiento de la honorable Cámara, al archivo.

De los señores secretarios de la honorable Cámara de Diputados, comunicando que ha sido aprobada la redacción de la ley que eleva á Lp. 1.000 anuales el haber de los vocales y fiscales de la Corte Suprema y aumenta en Lp. 5 mensuales el de los vocales y fiscales de las Cortes Superiores, con excepción de la de Iquitos.

A sus antecedentes.

Del señor presidente de la honorable Cámara de Diputados, enviando en revisión los siguientes asuntos:

Construcción de un camino entre la ciudad de Huancabamba y el pueblo de Tabaconas.

A las Comisiones de Obras Públicas y Auxiliar de Presupuesto.

Exoneración del pago de derecho de importación al reloj destinado para el servicio de la ciudad de Contumazá.

A la Comisión Auxiliar de Hacienda.

Creación de un impuesto del 2 % sobre el producto líquido de los derechos de importación con que está gravada la mercadería que se interna al departamento de Piura, para destinarlo á la conclusión de las obras públicas de la capital de ese departamento.

A la Comisión Principal de Hacienda.

Aclaración del artículo 17 de la ley sobre juicio ejecutivo, de 28 de setiembre de 1896.

A la Comisión Principal de Legislación.

Del mismo, comunicando que esa Cámara ha aceptado la sustitución propuesta por el Senado, referente al artículo 42 de la ley sobre impuesto al consumo de la chancaca en el departamento de Cajamarca.

A sus antecedentes.

Del señor Felipe Barrera y Osma, senador por el departamento de Lima, acompañando una exposición en la que consta su opinión respecto del contrato de empréstito para la construcción de ferrocarriles.

A sus antecedentes.

DICTAMENES

De la Comisión de Redacción en los siguientes asuntos:

En la solicitud de doña María Jara viuda de Taboada, sobre pensión de montepío.

En el proyecto que vota Lp. 3,000 para la construcción del camino de Huánuco al Cerro de Pasco.

En las observaciones del Ejecutivo á la ley que estatuye las responsabilidades de los contribuyentes.

En la solicitud de don Carlos Yori, pidiendo permiso para aceptar el cargo de cónsul de Bélgica en Chimbote.

En el proyecto que adjudica al colegio de La Libertad de Huarás la hacienda Jimbe.

En la solicitud de doña M. Dolores Nieto sobre pensión de montepío.

En el proyecto sobre división del distrito de Yanahuanca, de la provincia de Pasco.

De la Auxiliar de Hacienda, en el proyecto que exonera de derechos el reloj destinado á la ciudad de Acobamba.

De la de Premios, en la solicitud de doña Teodosia viuda de Guzmán, sobre pensión de montepío.

De la Principal de Hacienda, en la solicitud de don José Manuel Rodríguez, sobre pago de un crédito.

De la Principal de Guerra, en la propuesta del Ejecutivo para ascender á la efectividad de su clase al coronel don Carlos I. Abirill.

De la Auxiliar de Hacienda, en el proyecto que exonera del pago de derechos de importación un grupo en bulto de una imagen para la iglesia del Barranco.

De la de Beneficencia, en el proyecto que vota una suma para subvencionar á las sociedades de beneficencia pública de Huarás, Huari, Carhuás, Yungay y Carás.

A la orden del día los anteriores dictámenes.

De la Demarcación Territorial, con firmas incompletas, en el proyecto que eleva á ciudad el pueblo de Sechura, de la provincia de Piura.

De la Auxiliar de Presupuesto, con firmas incompletas, en el proyecto que vota una cantidad para dotar á Ticaco del agua necesaria para el cultivo de sus tierras.

En mesa para completarse las firmas, ambos dictámenes.

PROYECTOS

Del señor Coronel Zegarra, derogando la ley de 30 de noviembre de 1897, por al que se creó el impuesto de cinco centavos por cada botija de chicha que se consume en el departamento de Piura.

Fundado por su autor, dispensado de todo trámite, á la orden del día.

SOLICITUDES

Del reo Manuel Sandoya, pidiendo indulto.

A la Comisión de Justicia.

De las señoritas Emilia, Isabel del Mar y María del M. de Villar, pidiendo sean trasladados al mausoleo de su padre, el Excmo. señor don Manuel del Mar, los restos de la madre y hermanos de las solicitantes.

A la Comisión de Beneficencia.

PEDIDOS

El señor del Río.—Que se oficie á

la Cámara de Diputados para que se sirva dar preferencia en el despacho al proyecto que crea una judicatura de primera instancia en la provincia de Yungay.

ORDEN DEL DIA

Sin debate fueron aprobadas las siguientes redacciones:

M. Dolores Nieto, sobre aumento de montepío.

Comisión de Redacción.

Lima, etc.

Excmo. señor:

El Congreso ha resuelto conceder como pensión de montepío á doña M. Dolores Nieto, hija del coronel graduado don Pedro Pablo Nieto las dos terceras partes del haber que éste disfrutaba á su fallecimiento.

Lo comunicamos, etc.

Dios guarde á V. E.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 4 de octubre de 1906.

J. J. Reinoso.—Carlos Forero.—J. A. de Lavalle.

María Jara vda. de Taboada.—Sobre montepío.

Comisión de Redacción.

Lima, etc.

Excmo. señor

El Congreso, accediendo á la solicitud de doña María Jara, viuda del teniente primero de la armada nacional don Enrique Taboada, ha resuelto dispensar el tiempo de servicios que faltaba á su esposo para completar los veinte años que exige el artículo 50. de la ley de montepío militar; y que, en consecuencia, se le expida la correspondiente cédula de montepío.

Lo comunicamos, etc.

Dios guarde á V. E.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 2 de octubre de 1906.

Carlos Forero.—J. J. Reinoso.—J. A. de Lavalle.

Carlos Yori.—Permiso para aceptar el consulado de Bélgica en Chimbote.

Lima, etc.

Excmo. señor

El Congreso ha resuelto conceder

al ciudadano don Carlos Yori, el permiso que, en observancia de lo prescrito en el inciso 40. del artículo 41 de la Constitución, ha solicitado para aceptar y ejercer en el puerto de Chimbote el cargo de cónsul que, con jurisdicción en los departamentos de Ancachs y Huánuco, le ha sido conferido por su magestad el rey de los belgas.

Lo comunicamos, etc.

Dios guarde á V. E.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 4 de octubre de 1906.

Carlos Forero.—J. J. Reinoso.—J. A. de Lavalle.

Lp. 3000 para el camino del Cerro de Pasco á Huánuco.

El Congreso, etc.

Ha dado la ley siguiente:

Artículo único.—Vótase por una sola vez en el presupuesto general de la República, para 1907, la suma de tres mil libras, con el objeto de terminar la construcción del camino de Huánuco al Cerro de Pasco.

Comuníquese, etc.

Dada, etc.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 3 de octubre de 1906.

J. J. Reinoso.—Carlos Forero.—J. A. de Lavalle.

Adjudicándose al colegio de la Libertad de Huarás la hacienda Jimbe de propiedad del Estado.

El Congreso, etc.

Ha dado la ley siguiente:

Artículo único.—Adjudicase al colegio de la Libertad de Huarás la hacienda Jimbe de propiedad del Estado, ubicada en la provincia de Santa del departamento de Ancachs; respetándose los derechos que, en virtud de sentencias judiciales, tenga adquiridos la comunidad de Cáceres del Perú sobre parte del mencionado fundo.

Comuníquese, etc.

Dada, etc.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 2 de octubre de 1906.

J. J. Reinoso.—Carlos Forero.—J. A. de Lavalle.

División del distrito de Yanahuanca de la provincia de Pasco.

El Congreso, etc.

Ha dado la ley siguiente:

Artículo 1o.—El distrito de Yanahuanca, perteneciente á la provincia de Pasco del departamento de Junín, queda dividido en dos, que se denomina Yanahuanca y Tapue.

Artículo 2o.—El de Yanahuanca se compondrá de la villa de su nombre, que será la capital, de los pueblos anexos de Yanacocha, Villo, Rancere, Roco y Huaiyajirca, y de las haciendas de Huarantambo, Chínche, Andachaca y Pomayares.

El de Tapue se compondrá del pueblo del mismo nombre, que será la capital, de los anexos de Yacán, Chaupimarca, Pillau y Michivilca y del caserío de Uspachaca.

Comuníquese, etc.

Dada, etc.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 3 de octubre de 1906.

J. J. Reinoso.—Carlos Forero.—J. A. de Lavalle.

Prescripción para el cobro de contribuciones.

Lima, etc.

Excmo. señor:

El Congreso en vista de las observaciones formuladas por V. E. en 5 de diciembre de 1902 á la ley que estatuye las responsabilidades de los contribuyentes y el término de la prescripción para el cobro de contribuciones, ha reconsiderado dicha ley, y habiendo insistido en ella, la devuelve á V. E. para su promulgación y cumplimiento.

Lo comunicamos á V. E. para su conocimiento y demás fines.

Dios guarde á V. E.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 2 de octubre de 1906.

J. J. Reinoso.—Carlos Forero.—J. A. de Lavalle.

Adjudicándose al concejo provincial de Urubamba las rentas de la extinguida beneficencia de esa provincia—Fué aprobado.

El señor Secretario dió lectura á los documentos que siguen:

El Congreso, etc.

Considerando:

1o.—Que las rentas de la beneficencia de Urubamba se aplicaron transitoriamente al sostenimiento de la instrucción primaria en la provincia del mismo nombre;

2o.—Que habiéndose dotado de fondos propios á la instrucción primaria en toda la República, mediante la ley número 162, debe cesar la situación transitoria de aquellas rentas;

3o.—Que es urgente restablecer en la provincia de Urubamba el hospital que existió en ella.

Ha dado la ley siguiente:

Artículo 1o.—Adjudicase al concejo provincial de Urubamba las rentas de la extinguida beneficencia de dicha provincia, para que se apliquen á la construcción de un hospital en la capital de ella.

Artículo 2o.—El Poder Ejecutivo dispondrá lo conveniente al emplazamiento, planos, presupuesto y construcción del edificio, previo informe del concejo de Urubamba.

Artículo 3o.—Vótase en el presupuesto general de la República la cantidad de dos mil libras como auxilio, para la construcción del hospital.

Dada, etc.

Lima, agosto 6 de 1906.

Telémaco Orihuela. — M. Teófilo Luna.

Comisión de Beneficencia.

Señor:

Los honorables señores senadores Orihuela y Luna animados del propósito de aliviar á la humanidad doliente en la provincia de Urubamba del departamento del Cuzco, han presentado á la consideración del Senado el proyecto, objeto de este dictamen.

Por resolución gubernativa se aplicaron de una manera transitoria, las rentas de la beneficencia de Urubamba al fomento de la instrucción de la misma.

Nada más justo que habiendo hoy el Gobierno asumido la gerencia y dotación de este ramo en todos los departamentos de la República deba poner término á aquella disposición transitoria adjudicándose dichas rentas al concejo provincial de Urubamba para la construcción y sostenimiento de un hospital.

En cuanto al artículo 3o. del proyecto cree la comisión no ser de su incumbencia pronunciar su opinión sobre él correspondiendo á la comisión Principal de Presupuesto informar sobre si es posible gravar á las rentas generales con la suma de 2,000 libras que por dicho artículo se vota.

Por estos fundamentos vuestra Comisión de Beneficencia teniendo en cuenta el laudable objeto que se persigue con el proyecto de que se ocupa es de sentir que le prestéis vuestra aprobación.

Sala de la Comisión.

Lima, 28 de agosto de 1906.

J. A. Valencia Pacheco.—M. Carrillo.—C. Falconí

Comisión Principal de Presupuesto.

Señor:

La Comisión de Beneficencia ha justificado en su precedente dictamen la devolución que debe hacerse de las rentas de la beneficencia de Urubamba, transitoriamente aplicadas á la instrucción pública, al ramo que primitivamente fueron destinadas.

Vuestra Comisión de Presupuesto debe ocuparse solamente de los artículos 2o. y 3o. del proyecto en que se vota por una sola vez la suma de Lp. 2,000 como auxilio para la construcción de un hospital en la ciudad de Urubamba y se dispone que el Gobierno resolverá sobre la ubicación, planos, presupuesto y construcción del edificio.

Según los datos que arroja el actual presupuesto administrativo del ramo de instrucción en la provincia de Urubamba, las rentas de que se ocupa el actual proyecto producen anualmente Lp. 313, suma que apenas basta para el sostenimiento de un hospital; y si se tiene en cuenta que durante largos años esta renta se ha aplicado á un objeto distinto y que en compensación de ella es justo que el Estado presente un pequeño auxilio para la construcción del hospital, vuestra Comisión no halla inconveniente en que se vote la suma de 2000 libras, cuya buena inversión está garantizada por la intervención que se dá al Poder Ejecutivo en todo lo relativo á la construcción del edificio.

En conclusión, vuestra Comisión opina, salvo mejor parecer, que apro-

béis el proyecto en todas sus partes.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, setiembre 19 de 1906.

J. I. Elguera.—Agustín Tovar.—Teófilo Luna.—J. F. Ward.

El señor Orihuela.—En este proyecto no se trata de otra cosa que pasar al ramo de beneficencia las rentas que transitoriamente se aplicaron á la instrucción primaria, pertenecientes á la beneficencia de Urubamba, por haberse suprimido temporalmente también un hospital que de años atrás ha existido en esa provincia, y cuya falta se siente ahora más que nunca, habiéndose pronunciado una corriente á favor de la devolución de esa renta á su primitivo objeto, para el que fué creado. Sobre todo, tratándose de suprimir aquellos impuestos locales con que se fomentaba la instrucción primaria, no hay obstáculo para que las rentas de la beneficencia de Urubamba se destinen á su primitivo fin ó sea para que se restablezca un hospital muy antiguo y que en la actualidad hace muchísima falta. Por esta razón los representantes del Cuzco estamos obligados á pedir que se reabra ese hospital muy especialmente en beneficio de la gente de las montañas, que son las que más acuden á él.

—Sin ningún honorable señor hiciera uso de la palabra se procedió á votar el referido proyecto y fué aprobado.

Dice así:

Artículo 1o.—Adjudicase al concejo provincial de Urubamba las rentas de la extinguida sociedad de beneficencia de dicha provincia para que se apliquen á la construcción y sostenimiento de un hospital en la capital de ella.

Artículo 2o.—El Poder Ejecutivo dispondrá lo conveniente al emplazamiento, planos, presupuesto y construcción del edificio, previo informe del concejo de Urubamba.

Artículo 3o.—Vótase en el presupuesto general de la República la cantidad de Lp. 2,000 como auxilio para la construcción del hospital.

Pila para Ascope.—Exonerándola de derechos.—Se aprueba el proyecto venido en revisión.

El señor Secretario leyó.

Lima, 14 de setiembre de 1905.

Excmo. señor Presidente de la H. Cámara de Senadores.

Para su revisión por el honorable Senado me es honroso enviar en copia á V. E. el proyecto de ley aprobado por la honorable Cámara de Diputados (exonerado del pago de derechos de aduana, hasta la suma de Lp. 20 la pila de zinc y latón que el concejo municipal de Ascope ha recibido para el ornato de la plaza de dicha ciudad.

Para mayor conocimiento del asunto, adjunto también á V. E. en copia el dictamen emitido al respecto por la Comisión Auxiliar de Hacienda.

Dios guarde á V. E.

Antonio Miró Quesada.

El diputado que suscribe propone el siguiente proyecto de ley:

El Congreso, etc.

Considerando:

Que no teniendo el concejo municipal de Ascope los fondos indispensables para la terminación de las obras públicas que ha emprendido con erogaciones particulares de sus vecinos, es necesario protegerlo:

Ha dado la ley siguiente:

Artículo único.—Exonérase del pago de derechos de aduana, hasta la suma de veinte libras, la pila de zinc y latón, con sus accesorios, que ha recibido el concejo municipal de Ascope, para el ornato de la plaza de dicha ciudad, en febrero del año 1899, y que fué pedida á los señores Hahn y Cía de Austria.

Dada, etc.

Lima, setiembre 23 de 1905.

B. Spelucín.

Comisión Auxiliar de Hacienda de la H. Cámara de Diputados.

Señor:

El honorable señor Spelucín propone á V. E. que se declare libre de derechos de aduana, hasta la cantidad de veinte libras, la pila de zinc y latón, con sus accesorios, que para el ornato de la plaza de la ciudad de Ascope, ha recibido en febrero de 1899, su respectivo concejo municipal.

Vuestra Comisión Auxiliar de Hacienda, en vista del objeto á que se destina la pila cuya liberación de derechos no pasará de veinte libras,

os propone: que presteis vuestra aprobación al aludido proyecto.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, octubre 10. de 1902.

D. Raúl Boza.—Armando José Vélez.—Antonio Miró Quesada.—Santiago Sánchez.

Comisión Auxiliar de Hacienda.

Señor:

Para su revisión por el honorable Senado, ha venido de la Cámara Colegisladora, el proyecto de ley, por el que se exonera del pago de derechos de aduana, hasta la suma de veinte libras, la pila de zinc y latón que el concejo municipal de Ascope ha recibido para el ornato de la plaza de dicha ciudad.

En ocasiones análogas el Senado ha sancionado proyectos de la misma índole, por llenar ellos, necesidades justamente sentidas, ya sea por la escasez de recursos de las instituciones que van á ser favorecidas, ya porque redundan en el bien general.

Por manera, pues, la Comisión informante, de acuerdo con lo resuelto por la Colegisladora, es de sentir que sancionéis con vuestra aprobación el proyecto materia de este dictamen.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, agosto 20 de 1906.

Carlos Alvarez Calderón.—Juan C. Peralta.—Luis F. del Solar.

El señor **Presidente**.—Está en debate el proyecto venido en revisión.

—Dado el punto por discutido se procedió á votar dicho proyecto y fué aprobado.

Dice:

Artículo único.—Exonérase del pago de derechos de aduana, hasta la suma de Lp. 20, la pila de zinc y latón, con sus accesorios, que ha recibido el concejo municipal de Ascope para el ornato de la plaza de dicha ciudad, en febrero del año de 1899, y que fué pedida á los señores Hahn y Cía. de Austria.

Anticipación para el empréstito de 3.000,000 de libras

El señor Secretario leyó los documentos que siguen:

MINISTERIO DE HACIENDA

Lima, 31 de julio de 1906.

Señores Secretarios de la H. Cámara de Diputados.

No habiendo sido sancionado oportunamente el contrato de empréstito de Lp. 3.000.000. pendiente ante esa honorable Cámara, han caducado todas las cláusulas en que se fijan fechas para las sucesivas operaciones requeridas por ese negociado y se hace preciso ajustar otras bases.

En virtud de ello y siguiendo siempre el propósito manifestado por el legislador, en la ley de 30 de marzo de 1904, S. E. el Presidente de la República, de acuerdo con el Consejo de Ministros, ha resuelto retirar el referido contrato y sustituirlo con el adjunto proyecto de autorización legislativa.

Cumplo con expresar á U. SS., esperando se sirvan dar cuenta de preferencia á la honorable Cámara.

Dios guarde á U. SS. III.

Una rúbrica de S. E. el Presidente de la República.

A. B. Leguía.

Ministerio de Hacienda.

El Congreso, etc.

En ejercicio de la atribución 6a. del artículo 59 de la Constitución:

Ha dado la ley siguiente:

Autorícese al Poder Ejecutivo para que en ejecución y cumplimiento de las leyes de 30 de marzo de 1904 y 23 de octubre de 1905, pueda contratar, de responsabilidad del Estado, un empréstito exterior por tres millones de libras, á tipo no menor de noventa y medio por ciento (92 1/2 %) neto para el Gobierno, con un servicio no mayor de siete por ciento (7 %) anual por intereses y amortizaciones; pudiendo organizar una compañía nacional para la administración de la renta del tabaco, afecta al servicio del empréstito, sobre bases no menos favorables que las que rigen actualmente en la Compañía Nacional de Recaudación.

El Poder Ejecutivo dará cuenta al Congreso del uso que haga de esta autorización.

Comuníquese, etc.

Lima, 31 de julio de 1906.

Una rúbrica de S. E. el Presidente de la República.

Leguía.

Dietamen de la Comisión de Constitución de la honorable Cámara de Diputados.

Excmo. señor:

Vuestra Comisión de Constitución ha examinado la autorización solicitada por el Poder Ejecutivo para contratar un empréstito exterior por tres millones de libras, con el objeto de ejecutar las leyes de 30 de marzo de 1904 y 23 de octubre de 1905, y para organizar una compañía nacional que se encargue de la administración de la renta del tabaco.

Sólo ha tenido en cuenta vuestra Comisión la faz constitucional del asunto, tanto porque es la única que le compete, como porque sus demás fases deben ser objeto del estudio de la Comisión de Hacienda á la que V. E. ha pedido también su dictamen.

Circunscrito en esta forma su cometido, vuestra Comisión de Constitución no ha tenido que hacer ningún esclarecimiento; porque la autorización para el empréstito, fijado en 92 y medio por ciento como el tipo mínimo que debe tener por intereses y amortizaciones, y señalada la renta del tabaco para afectarla á su servicio; se encuentra en conformidad con el tenor expreso del inciso 6o. del artículo 59 de nuestra Carta Fundamental, y reúne los requisitos que en él se prescriben.

En cuanto á la organización de la compañía nacional para que administre la renta del tabaco, es punto ya perfectamente definido que el Congreso puede autorizar al Poder Ejecutivo para actos de tal naturaleza, sin mengua de ninguna de las atribuciones que le son propias.

Concluye, pues, vuestra Comisión, que la autorización solicitada por el Poder Ejecutivo está en armonía con nuestros preceptos constitucionales.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 7 de agosto de 1906.

Luis Julio Menéndez, Emilio Pereira—M. F. Cerro.—Horacio H. Urteaga—Carlos Oquendo A.

Comisión Principal de Hacienda de la honorable Cámara de Diputados

Excmo. señor:

Vuesera Comisión Principal de Hacienda ha procedido á estudiar el proyecto de autorización que solicita el Poder Ejecutivo para contratar un empréstito exterior, de responsabilidad del Estado, por tres millones

de libras á tipo no menor de 92 y medio por ciento neto para el Estado; con un servicio no mayor de 7 por ciento anual por intereses y amortización; pudiendo organizar una compañía nacional para la administración de la renta del tabaco afecta al servicio del empréstito, sobre bases no menos favorables que las que rigen actualmente en la Compañía Nacional de Recaudación.

Siendo incuestionablemente procedente la autorización solicitada, conforme al inciso 6o. del artículo 59 de la Constitución, vuestra Comisión se contrae al fondo mismo de la cuestión, ó sea á la legalidad, necesidad y conveniencia de la autorización.

En cuanto á la primera es manifiesta, pues estando como están vigentes las leyes de 30 de marzo de 1904 y de 23 octubre de 1905, sobre construcciones de nuevos ferrocarriles, hay ineludiblemente que cumplirlas. En la primera de ellas y por su artículo 8o., se autoriza la emisión por la compañía que debería formarse, de obligaciones al portador hasta por la suma á que asciende el presupuesto de las obras aprobadas por el Gobierno, autorización que llevaría la emisión hasta el valor efectivo de las obras; importando ellas hasta la cantidad de dos millones quinientas mil libras (Lp. 2,500,000) bajo la base de la asignación para intereses y amortizaciones de las cantidades votadas en el artículo 4o. conforme al tipo del artículo 11. Quiere pues, decir que hay en la primera de dichas leyes autorización legal bastante para la emisión de obligaciones hasta la cantidad expresada: y, hecha la inversión del artículo 8o. hasta por mayor cantidad á que asciende el presupuesto de las obras. Y como por una parte la experiencia ha demostrado la insuficiencia de los medios previstos en la ley de 1904, como por otra las leyes que ordenan la construcción de ferrocarriles están vigentes y deben cumplirse; y como finalmente la autorización para emisión de bonos, garantida con rentas del Estado, alcanza con corta diferencia á la suma fijada en la autorización, es concluyente que la autorización que ahora solicita el Poder Ejecutivo está virtualmente comprendida en el espíritu y en los límites de las leyes citadas, y que, por consiguiente, la autorización que ahora se demanda es real y efectivamente para la ejecución de esas leyes,

con sólo la diferencia de que el crédito del Estado se usará directa y no indirectamente, lo que está justificado por las razones ya expuestas.

Por lo que respecta á la renta del tabaco que se afecta al servicio del empréstito, su aplicación es así mismo de estricta legalidad, ya porque el citado inciso 6o. del artículo 59 de la Constitución exige la designación de fondo para la amortización, lo que para empréstitos en el extranjero requiere la asignación de renta especial, procedimiento que uniformemente se ha seguido en los anteriores empréstitos que ha contratado la República, ya porque el rendimiento de tal renta está ya afecta por esa ley expresa á la construcción de ferrocarriles, de conformidad con el artículo 4o. de la ley citada, por manera que entre la autorización y aquellas leyes no hay sino una diferencia de forma, que en nada afecta á la Hacienda Pública, y en la que el Ejecutivo proyecta la organización de una compañía nacional para la administración de la renta.

Por lo que toca á la necesidad de esa autorización, es verdaderamente indiscutible como lo son las leyes para cuya ejecución se solicita. Si ellas hasta hoy no han podido cumplirse por la ineficacia de los medios previstos, es manifiesto que no queda otro recurso que el que ahora se solicita, y en el que se consignan evidentes y mayores ventajas financieras que las de las condiciones del indicado artículo 1. Inútil parece á vuestra Comisión insistir en la necesidad nacida del objeto de la autorización, porque él es el mismo que el de las leyes sobre ferrocarriles, cuyo cumplimiento persigue, ó sea los grandes fines de la conservación del Oriente, de la defensa nacional y del progreso de las regiones que cruzan los ferrocarriles: necesidades y ventajas que son evidentes para el criterio de vuestra Comisión.

Por último, la conveniencia es de igual evidencia y claridad, pues ningún Estado, ninguna sociedad ni persona podrá dejar de aceptar sin discusión la necesidad de emplear todos aquellos medios y elementos que directamente conducen á su seguridad, progreso y bienestar.

Mas, como la aplicación de la renta del tabaco es para el exclusivo objeto del servicio del empréstito, es natural que la sociedad que se for-

me para la administración de esa renta, limite su duración al tiempo el servicio del empréstito, condición que por otra parte está invívita en la autorización pedida; pero que hay obstáculo para que expresamente se consigne.

Las condiciones financieras de la autorización las estima vuestra Comisión muy convenientes para los intereses del fisco. Ellas son superiores en el tipo de la emisión y del servicio fijado por la ley de 1904, y consideradas en sí mismas en relación con el monto de la emisión constituyen las bases de una operación deseable para el crédito nacional.

Por todo lo expuesto, vuestra Comisión os propone:

Que concedáis al Ejecutivo la autorización que solicita para contratar de responsabilidad del Estado y con la garantía de la renta del tabaco, un empréstito por 3.000.000 de libras á tipo no menor de 92 y medio por ciento neto para el Estado, con un servicio no mayor de 7 por ciento anual por intereses y amortización, para la ejecución y cumplimiento de las leyes de 1904 y 1905 sobre ferrocarriles; sobre la base de la facultad potestativa de organizar una compañía nacional para administración de la renta afecta al servicio de empréstito y en condiciones no menos favorables que los que rigen actualmente en la Compañía Nacional de Recaudación, compañía que no tendrá duración mayor que el tiempo necesario para el servicio del empréstito.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 7 de agosto de 1906.

Mariano I. Prado y Ugarteche—Germán Schreiber.—Clemente J. Revilla—Miguel F. Cerro—Francisco Fariña.

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

Por cuanto: el Congreso ha dado la ley siguiente:

Artículo 1o.—El Congreso dispone la construcción de las siguientes líneas férreas:

A.—De la Oroya á Jauja y Huancayo.

B.—De Sicuaní al Cuzco.

C.—De la sección comprendida entre la Oroya y Cerro de Pasco, á un punto navegable á vapor, en toda época del año, en el río Ucayali ó en uno de sus afluentes.

Artículo 2o.—Si para el cumpli-

miento de lo dispuesto en el artículo anterior, no logra el Gobierno celebrar algún contrato que permita construir todos los ferrocarriles propuestos en dicho artículo, obligándose el Estado solo al servicio de los capitales que en ellos se invierta, se procederá únicamente, á la construcción de la línea á la región fluvial, dedicándose á esta obra el producto íntegro de la renta señalada.

Artículo 3o.—El Poder Ejecutivo llevará á cabo la construcción de estas líneas en alguna de las formas siguientes:

A.—Concediendo la construcción y explotación por noventa y nueve años, con garantía del Estado, durante veinte años, del interés del 6 por ciento sobre el capital invertido ó pagando una anualidad fija, hasta por veinte años, que represente el cinco por ciento del costo de la obra.

B.—Contratando su construcción y concediendo la propiedad perpétua de las líneas y contribuyendo el Estado con una subvención, por una sola vez, hasta de mil quinientas libras por kilómetro, sin que el Gobierno, en ningún caso, se obligue á pagar anualmente una suma total mayor de las cantidades señaladas en el artículo 4o. para la ejecución de esta ley.

C.—Contratando la construcción por cuenta del Gobierno, y cuyo precio pagará éste en efectivo, por anualidades, dentro de los límites de la renta afecta á la ejecución de la presente ley.

D.—Ejecutando las obras por administración, ó en la forma indicada en el artículo 5o.

Artículo 4o.—En la ejecución de estas obras ó en sus garantías se invertirán las sumas siguientes, que serán de inclusión forzosa en el presupuesto general de la República:

En 1904, cien mil libras.

En 1905, ciento cincuenta mil libras.

En 1906, y en lo sucesivo, doscientas mil libras, que se separarán del producto de la renta de tabacos, la que quedará íntegramente afecta á este servicio.

Artículo 5o.—El Poder Ejecutivo podrá promover la formación de una compañía nacional ó extranjera que construya y explote las líneas férreas materia de esta ley.

Artículo 6o.—La compañía se constituirá con un capital no menor de cien mil libras.

Artículo 7o.—El capital de la compañía sólo podrá invertirse en la construcción de los ferrocarriles con tratados.

Artículo 8o.—Invirtiendo el cincuenta por ciento del capital social, la compañía podrá emitir, dentro ó fuera del país, obligaciones al portador, hasta por la suma á que ascienda el presupuesto de las obras, aprobada por el Gobierno.

Artículo 9o.—Los bonos que emita la compañía, tendrán las siguientes garantías:

A.—Las sumas con que el Gobierno se obligue á concurrir á la construcción de estas obras.

B.—Las líneas que se construyan y sus productos.

C.—El capital social de la compañía.

Artículo 10o.—Para emitir dichas obligaciones la compañía necesitará obtener previamente autorización del Gobierno, el cual deberá fijar las reglas y condiciones necesarias para la emisión.

Artículo 11o.—Obligaciones de la compañía no se emitirán á tipo menor del noventa por ciento y su servicio no será mayor del ocho por ciento, por intereses y amortizaciones.

Artículo 12o.—El Estado se reserva la facultad de liquidar administrativamente la compañía constructora, en los siguientes casos:

A.—Si sobrevienen dificultades en el funcionamiento de la compañía que paralicen ó retarden los trabajos.

B.—Si se presentan propuestas para la ejecución de las obras, en condiciones notablemente más favorables para el Estado.

Artículo 13o.—Decretada administrativamente por el Gobierno la liquidación de la compañía y efectuada ésta, le devolverá al contado, por toda indemnización, la parte de su capital social invertido, más una prima del veinte por ciento, en el caso del inciso A, y del cincuenta por ciento, en el caso del inciso B.

Sólo podrá acordarse la prima á que se refiere el inciso A cuando las dificultades á que dicho inciso se refiere, no sean imputables á la compañía.

Artículo 14.—El Poder Ejecutivo hará practicar los estudios y presupuestos de las obras, dentro del más breve plazo, con cargo á los fondos votados en la presente ley, para su ejecución.

Artículo 15o.—El Poder Ejecutivo procederá á hacer los estudios y presupuestos de las líneas siguientes:

A.—De Huancayo al Cuzco.

B.—De un punto de la costa comprendido entre Salaverry y Paita, á un punto navegable á vapor, en todo el año, en el Marañón ó en uno de sus afluentes.

C.—De un punto del ferrocarril de Juliaca al Cuzco, á un punto navegable de uno de nuestros ríos del sur.

Artículo 16.—Autorízase, asimismo al Poder Ejecutivo para que contrate la construcción de un ferrocarril del puerto de Paita al río Marañón, pasando por el pongo de Manserique, pudiendo otorgar al concesionario, las minas, gomales y terrenos afectar las sumas destinadas por esta ley, para la construcción de las líneas férreas en ella indicadas.

Artículo 17.—Las concesiones que se otorguen con arreglo á esta ley, no podrán transferirse sin previa autorización del Poder Ejecutivo. En caso de inferirse esta disposición, el Gobierno declarará, canceladas de hecho las comprendidas en los incisos A, B y C del artículo 3o, y hará la liquidación de que se ocupa el artículo 12o, sin las indemnizaciones prescritas en el artículo 13.

Comuníquese al Poder Ejecutivo, para que disponga lo necesario á su cumplimiento.

Dada en la sala de sesiones del Congreso, en Lima, á los diez y seis días del mes de marzo de mil novecientos cuatro.

Antero Aspillaga, Presidente del Senado.

Nicanor Alvarez Calderón, diputado Presidente.

Severiano Bezada, Secretario del Senado.

Ernesto L. Ráez, diputado Secretario.

Ercmo. señor Presidente de la República.

Por tanto: mando se imprima, publique y circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dada en la casa de Gobierno, en Lima, á los tres días del mes de marzo de mil novecientos cuatro.

M. Candamo.

Manuel C. Barrios.

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

Por cuanto el Congreso ha dado la ley siguiente:

El Congreso de la República Peruana
Ha dado la ley siguiente:

Artículo 1o.—Ampliase el artículo 1o. de la ley de 30 de marzo de 1904, haciendo extensiva la disposición en él contenida, á la reconstrucción de las líneas férreas de Ilo á Moquegua y de Yonán á la Magdalena.

Artículo 2o.—Como fondos aplicables á los gastos de reconstrucción de las citadas líneas, asígnanse los que el artículo 4o. de dicha ley determina, quedando, en consecuencia, comprendida dentro de ella, para todos los efectos consiguientes, la obra de estos ferrocarriles.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario á su cumplimiento.

Dada en la sala de sesiones del Congreso, en Lima, á los catorce días del mes de octubre de mil novecientos cinco.

Manuel C. Barrios, primer vicepresidente del Senado.

Antonio Miró Quesada, diputado Presidente.

Víctor Castro Iglesias, Secretario del Senado.

Fermín Málaga Santolalla, Secretario de la Cámara de Diputados.

Excmo. señor Presidente de la República.

Por tanto: mando se imprima, publique y circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dada en la casa de Gobierno, en Lima, á los veintitres días del mes de octubre de mil novecientos cinco.

José Pardo.

J. Balta.

Dictámenes en mayoría y minoría

Cámara de Senadores.

Comisión Principal de Hacienda.

Señor:

Vuestra Comisión Principal de Hacienda ha estudiado el proyecto de autorización que solicita el Poder Ejecutivo para contratar un empréstito exterior, de responsabilidad del Estado, por Lp. 3.000.000, á tipo no menor de 92.5 por ciento neto para el Estado, con un servicio no mayor de 7 por ciento anual por intereses y amortización; pudiendo organizar una compañía nacional para la administración de la renta del tabaco, afecta al servicio del empréstito sobre bases no menos favorables que las que rigen actualmente en la Compañía Nacional de Recaudación.

Nada tiene que agregar vuestra

Comisión Principal de Hacienda á informe que la misma de la H. Cámara Colegisladora ha emitido apoyando la autorización solicitada por el Gobierno, para el cumplimiento de las leyes de 30 de marzo y 23 de octubre de 1905, que se ocupan de la construcción de nuevos ferrocarriles.

Es indudable que el Gobierno, al solicitar la autorización antedicha, se inspira en el propósito de llevar á la práctica el cumplimiento de las citadas leyes, secundando las aspiraciones manifestadas en distintas épocas por el Congreso con la dación de leyes que disponen la construcción de líneas férreas, que, si no se han realizado, ha sido porque no pudieron obtenerse los recursos necesarios.

El Congreso al disponer la construcción de nuevas vías férreas, ha comprendido que los caudales que en ellas se invierten serán devueltos al país con creces, porque ya nadie ignora, en los tiempos actuales que por medio de los ferrocarriles se acortan las distancias, se facilita el incremento de la población, se atraen los capitales y se convierten en productivos los centros que han permanecido olvidados.

Es, por otra parte, evidente que la mayoría de la opinión está de acuerdo en que deba realizarse esas obras lo más pronto posible y en que, por consiguiente, es de urgencia aprovechar los medios de que el Gobierno puede disponer con tal objeto.

Vuestra Comisión que ha seguido con el mayor interés al extenso é ilustrado debate de este asunto en la colegisladora, considera que el tipo de emisión, el monto del servicio y la efectividad de la garantía, determinados en la autorización solicitada, consultan los intereses nacionales en la forma más conveniente.

Por todas estas consideraciones y reproduciendo en todas sus partes el dictamen de la Comisión de Hacienda de la H. Cámara de Diputados, vuestra Comisión es de sentir que aprobéis el referido proyecto de autorización, aprobado ya en la H. Cámara Colegisladora.

Dése cuenta.—Sala de la Comisión.—Lima, 25 de setiembre de 1906.

Agastín Tovar.—M. Adrián Ward.

Comisión Principal de Hacienda en minoría.

Señor:

El Poder Ejecutivo solicita del Congreso autorización para contratar un empréstito exterior, de responsabilidad del Estado, por Lp. 3.000,000, á tipo no menor de 92 y medio por ciento neto para el Estado, con un servicio no mayor de 7 por ciento, por intereses y amortización; pudiendo organizar una compañía nacional para la administración de la renta del tabaco, afecta al empréstito, sobre bases no menos favorables que las que rigen actualmente en la compañía nacional de recaudación.

Vuestra Comisión Principal de Hacienda en minoría ha hecho un estudio detenido de esta importante y delicada cuestión y pasa á emitir el dictamen que le corresponde, sintiendo disenter de la opinión de sus honorables compañeros.

Bajo dos aspectos puede ser considerado este asunto: el de la legalidad, y el de su oportunidad ó conveniencia. Arranca la primera, á juicio de los que lo sostienen, del sentido extensivo en que se da á las disposiciones contenidas en el artículo 80. de la ley de 30 de marzo de 1904, según las que se autoriza la emisión de obligaciones al portador por la compañía que debería formarse. Mas si esto es discutible, desde que en los artículos precedentes se limita el capital de esa compañía, que es por cierto muy distinto del monto del empréstito que se proyecta, puede aceptarse como una interpretación favorable á los designios generales de esa ley. No sucede lo mismo con la limitación claramente estatuida en el mismo artículo respecto al monto de la emisión, y si se acepta el sentido extensivo no puede aceptarse el sentido literal y expícito, el espíritu del artículo que no autoriza la emisión sino hasta por la suma á que ascienda el presupuesto de las obras aprobado por el Gobierno. Ese presupuesto no existe por cuanto no están hechos aún los estudios definitivos de las obras en que ha de invertirse la mayor parte del empréstito. Conviene dejar constancia de estos hechos y de que si la forma de empréstito para la construcción de los ferrocarriles, puede solamente deducirse del artículo 80. ya citado, consta en él

de manera clara y terminante, la disposición positiva que establece, como condición esencial, que se formule el presupuesto y que sea aprobado por el Gobierno, para conocer el monto á que deben llegar las obligaciones.

No puede, pues, afirmarse que el proyecto materia de este dictamen descansa en la mencionada ley; ni el empréstito á que se refiere se verifique en cumplimiento de ella. Pero si esto es excusable por cuanto con la ley que se expida pueden llenarse las condiciones que exige en estos casos la Constitución del Estado, no sucede lo mismo respecto á la utilidad y conveniencia de la operación financiera que se proyecta, en la forma absoluta y descarnada en que se ha presentado al Congreso.

En efecto, la ley de 30 de marzo de 1904, no ha sido cumplida en sus artículos más esenciales, en aquellos que debían formar la base de sus elevados fines. Los estudios y presupuestos de las obras, á que se contrae el artículo 14, no están hechos, y fueron la mente de la ley y el propósito del gobierno, expresados de la manera más enfática y terminante cuando se discutió aquella, no proceder á la ejecución de las obras sino cuando estuvieran terminados los estudios técnicos. Nacen de esta situación dos serios inconvenientes: ignorar el costo de los ferrocarriles, en cuya construcción va á invertirse una suma dada, que puede ó no bastar para ese objeto, y afectar, desde luego, el servicio del empréstito, los fondos con cargo á los cuales debieron hacerse esos estudios, que no podrán ya realizarse con la amplitud y perfección necesarias.

Si estas operaciones previas se hubiesen practicado dentro del más breve plazo, como lo establece el artículo 14: si se hubiesen verificado, además, las que prescribe el artículo 15, habría podido compararse las ventajas que ofrece la ruta de Paita al Marañón, sobre cualquiera otra, para alcanzar los trascendentales fines de aquella ley saludable y previsor. Y se habría obtenido el conocimiento exacto de los graves inconvenientes y del costo enorme que han de ser las características del ferrocarril al Ucayali, subordinado á los ferrocarriles de la Peruvian con trasbordos obligados, á causa de la diversidad de trocha, y con un término de navegabilidad

problemática, aparte de las dificultades inherentes á la región que ha de atravesar, que, en sentir de las autoridades técnicas, no ha terminado aún su formación geológica.

Es justo y oportuno hacer constar que la omisión del Ejecutivo para hacer efectuar los estudios de los ferrocarriles, con la premura apetecible y exigida por la ley, obedece á múltiples causas, siendo las principales la modificación notable del estado de nuestras relaciones internacionales, que no implican ya peligros inminentes para la integridad de la región oriental, y una serie de acontecimientos desfavorables é imprevistos que no permitieron invertir en aquellas operaciones preliminares, en su totalidad, las sumas destinadas por la ley para ese objeto. Han pasado, pues, por fortuna, y ojalá que no vuelvan jamás, las circunstancias que determinaron la preferencia inaplazable y premiosa á la línea férrea del oriente, y por eso, sin duda, no se ha cumplido la ley en su artículo segundo, ejecutándola sin embargo, en cuanto á la construcción de las líneas de la Oroya á Huancayo y de Siemán al Cuzco. En este concepto han sido ya terminadas las secciones de la Oroya á Huarí y de Siemán á Checacupe.

Si no se ha llenado la condición preferencial establecida para la línea del oriente, y si con harto beneplácito de la Nación, se están llevando á cabo los ferrocarriles regionales, no cree vuestra Comisión en minoría que habría inconveniente serio, y juzga más bien, que sería de gran beneficio para los intereses patrios, que al conceder la autorización que solicita el Ejecutivo, se modificase la ley de 30 de marzo de 1904, en el sentido de invertir el orden de preferencia para la construcción de los ferrocarriles dándola á los regionales, en tanto que se estudian y presuponen los del oriente, á fin de elegir la ruta más breve, más económica y más práctica para los intereses del Estado.

Esta solución, que no reviste ningún daño para los benéficos propósitos del gobierno y que tiende á rodear la operación más importante y la inversión más cuantiosa en obras de ese género, de todas las garantías apetecibles para alcanzar un éxito satisfactorio, será acogida con aplauso por la opinión pública, que se alarma al considerar que van á emplearse sumas ingentes en traba-

jos cuyo costo es aún desconocido, ofreciendo la perspectiva de nuevas y futuras operaciones de crédito, una vez que el producto de la que se proyecta se halle agotado y que no sea posible abandonar las obras emprendidas sin daño positivo para el país.

Si, pues, el proyecto de empréstito en forma absoluta y sin limitación, es inconveniente é inoportuno, puede trocarse en obra saludable, adoptando la sucesiva realización de aquel, á medida que se vayan satisfaciendo las necesidades que se tratan de remediar y que se conozca á punto fijo la ruta más apropiada para unirnos con el oriente y asegurar la integridad del Perú.

Hay otras consideraciones, además, que fluyen de los antecedentes de ese delicado asunto. El empréstito, propuesto, que, como operación financiera es bastante satisfactorio, ya que—justo es decirlo—envuelve condiciones tan ventajosas como nunca hemos obtenido, podría hacerse oneroso, si acaso los prestamistas asumiesen también el carácter de contratistas de las obras y se les otorgase las facultades de opción que se acordaron en la cláusula XXXIV del contrato de empréstito celebrado el 6 de febrero de este año.

Por otra parte, en todos estos contratos es indispensable establecer de la manera más terminante y categórica que las diferencias que se susciten serán resueltas por los tribunales y conforme á las leyes de la República.

Para dar á esta necesidad la debida importancia, basta consignar lo que está pasando en la actualidad respecto de nuestras diferencias con la Peruvian Corporation y tener en cuenta que el empréstito de Lp. 3.000.000 será cubierto por tres nacionalidades distintas. Se hace, pues, de todo punto necesario que en todo caso se introduzca en el cuerpo de la ley un artículo que establezca de modo inobjetable la jurisdicción nacional para las diferencias que se produzcan durante el servicio del empréstito.

Por todas las consideraciones expuestas, vuestra Comisión Principal de Hacienda en minoría os propone el siguiente proyecto de ley:

El Congreso, etc.

En ejercicio de la atribución sexta del artículo 59 de la Constitu-

ción y para llenar los fines de la ley de 30 de marzo de 1904.

Ha dado la ley siguiente:

1o.—Autorízase al Poder Ejecutivo para que pueda contratar un empréstito de responsabilidad del Estado, por valor hasta de Lp. 3.000,000, á tipo no menor de noventa y dos y medio por ciento (92 1/2 por ciento) neto para el Gobierno y con un servicio no mayor de siete por ciento (7 por ciento) anual por intereses y amortización.

2o.—Afectáse al servicio del empréstito únicamente, la renta del tabaco, para cuya administración el Gobierno organizará una compañía nacional, sobre bases no menos favorables que las que rigen actualmente en la compañía nacional le recaudación.

3o.—El Gobierno dispondrá, desde luego, de un millón de libras que destinará á la inmediata construcción de las líneas férreas de Huari á Huancayo y de Checaupe al Cuzco y á la reconstrucción de las de Yornán á la Magdalena y de Ilo á Moquegua.

4o.—El negociado por los otros dos millones de libras sólo se llevará á efecto, cuando realizados los estudios definitivos y formulados los presupuestos aprobados por el Gobierno, pueda éste celebrar un contrato para construir un ferrocarril al oriente, que asegure la completa ejecución de dicha obra.

5o.—Los prestamistas podrán presentarse como contratistas para la construcción de los ferrocarriles, pero no podrán tener derechos preferenciales que alejen la concurrencia de otros proponentes.

6o.—En el contrato de empréstito y en los que de él se deriven se establecerá, de manera clara y terminante, la jurisdicción nacional para todas las dificultades que presente su ejecución.

Dése cuenta.—Sala de la Comisión.—Lima, octubre 2 de 1906.

Juan José Reinoso.

Publiquese.—**Cárdenas.**

Comisión de Constitución.

Señor:

Vuestra Comisión de Constitución ha examinado el proyecto de ley aprobado por la H. Cámara de Diputados sobre autorización al Poder Ejecutivo, para contratar un empréstito exterior con el objeto de ejecutar las leyes sobre construcción

de ferrocarriles de 30 de marzo de 1904 y 25 de octubre de 1905 pudiendo organizar una compañía nacional que se encargue de la administración de la renta del tabaco destinada á la seguridad del empréstito. Deja vuestra Comisión á la Principal de Hacienda el estudio de los puntos relativos á la necesidad y conveniencia del empréstito, tipo neto de la emisión, proporción del servicio por intereses y amortización, garantía y demás circunstancias que le corresponden y pasa á tratar de la constitucionalidad de los empréstitos exteriores, de la atribución de autorización para negociar empréstitos y del encargo de la administración de la renta del tabaco á una compañía nacional.

Los empréstitos exteriores no se oponen á la Constitución. Este prohíbe todo pacto que afecte de algún modo la soberanía de la Nación; pero los empréstitos contribuyen á garantirla si se destinan á objetos que la aseguran. Sólo la enajenación de lo pactado conduce á comprometerla.

La atribución constitucional del Congreso, para autorizar la negociación de empréstitos, es incuestionable, porque el inciso 6o. artículo 59 de la Constitución la establece expresamente.

La atribución de dar leyes que determinen los casos y la forma de disponer de los bienes y rentas nacionales y los objetos á que se destinan, es igualmente incuestionable. Y lo que es también la facultad de determinar por medio de la ley la manera de administrar las rentas públicas en general ó en cada caso especial.

El ejercicio de la autorización en el caso de que el Poder Ejecutivo separe la administración de la renta del tabaco, del contrato vigente con la Compañía Nacional de Recaudación no infringirá dicho contrato, por la reserva que contiene éste al respecto.

En tal virtud concluye vuestra Comisión por decirnos que no hay inconveniente constitucional para que el H. Senado apruebe el referido proyecto de autorización remitido en revisión por la H. Cámara legislativa.

Dése cuenta.—Sala de la Comisión.

Lima, 20 de setiembre de 1906.

M. Teófilo Luna.—**Germán Eche- copar.**—**Celso G. Pastor.**

El señor **Presidente**—Estando presentes los señores Ministros de Hacienda y Fomento, se va á dar cuenta de los documentos relativos á la autorización solicitada por el Gobierno para contratar un empréstito de 3.000,000 de libras, destinadas á la construcción de ferrocarriles.

Está en debate el proyecto venido en revisión.

(Trascurrieron varios minutos)

El señor **Presidente**—Si ningún señor hace uso de la palabra.....

El señor **Capelo**.—Pido la palabra.

El señor **Presidente**.—Puede su señoría hacer uso de ella.

El señor **Capelo**.—Mucho he vacilado. Exemo. señor, para decidirme á tomar parte en esta discusión; es un asunto tan grave, que influye tan profundamente en los destinos del Perú, que tal vez labre su ruina de una manera inevitable, que á primera vista parece que todos deberían apresurarse á tomar parte en la discusión; pero si esto es cierto, de otro lado también es cierto, excelentísimo señor, que hace algunos años el Poder Parlamentario en el Perú es nominal: es inútil oponerse á ningún procedimiento, á ningún plan, á ningún proyecto que viene del Gobierno; es seguro que esos proyectos pasan, cualesquiera que sean sus alcances y cualesquiera que sean su fines. Es un hecho del que ya no se duda, que la autonomía nacional ha desaparecido y ha desaparecido por entero, y que hoy, la voluntad de un sólo hombre pesa sobre los destinos del Perú como pesa una montaña de granito sobre un débil madero. (Aplausos)

En otro tiempo, Exemo. señor, teníamos la tiranía del poder, la tiranía del sable, hoy tenemos la peor de las tiranías, el envilecimiento de las multitudes y el despotismo absoluto de la voluntad del que manda: de manera que no hay medio de llevar al ánimo de los que mandan, si quiera un cambio de esas orientaciones; se ha resuelto estrellar al Perú contra una roca, y allá vá, cueste lo que cueste y pese á quien pesare

Esta es la situación del Perú, excelentísimo señor. Y la verdad es que después de una lucha cruenta, larza, incesante, completamente estéril, uno vacila si debe ó no tomar parte en la discusión. Hay casos en

que el silencio es más elocuente que todo.

César mismo luchó mientras esperó vencer, mientras entrevió algunas probabilidades de triunfo, pero al contemplar á Bruto con el puñal en mano, exclamó: "Tú también, Bruto, hijo mío?" entonces se cubrió con su manto y se dejó asesinar.

Esta es la suerte del Perú; ¿á qué luchar, contra quién luchar y con qué esperanzas, quién defenderá este país desventurado si su destino pende de un sólo hombre, que se cree absoluto, como no se ha creído ningún soberano de la tierra? Pero hay algo en el fondo de la naturaleza humana que nos alienta, que nos dice que por lo menos es preciso luchar para la vindicta de la historia, para ese juez incorruptible la que no falla nunca, y que marca, con marca imborrable la frente de los más altos soberanos.

¿No importa que se escapen á la existencia misma; la historia, inscribiendo los hechos que fueron males los condena á la ignominia eterna y de ese modo sucede que las generaciones que vienen aprenden á bendecir y á maldecir esos hechos que fueron; y así se evoluciona hacia el bien.

¡Triste suerte la nuestra, triste suerte la de no poder hablar sino para la historia! Pues bien, Exemo. señor, cumpliremos ese deber; hablaremos para la Historia. Hablaré sin esperanza alguna; sé que no voy á llevar al ánimo de nadie una convicción distinta de la que viene de arriba, del que manda; sé que, á pesar de todo esa voluntad se cumplirá cueste lo que cueste, y sea el que tuere el porvenir del Perú.

Pero es preciso, al menos ante situación tan horrible para el país, examinar minuciosamente la cuestión en todos sus detalles y entrar en el fondo de ella, para averiguar cuál es la causa que la origina y hacerla conocer; porque es preciso que se sepa, y yo haré cuanto esfuerzo esté de mi parte, para procurar que se sepa.

Nos encontramos hoy delante de una situación que se condensa en tres palabras: El Oriente, el crédito y el progreso nacional. He allí tres palabras que envuelven la ruina del país y que así como á los antiguos condenados se les llevaba con casca-

beles al cadalso, así se va á llevar ahora al Perú en medio de algarrabías á su ruina, á su muerte.

Yo no debo analizar estas tres palabras hasta el fondo, y explicar lo que ellas significan: para el país, para la ciencia y para el Gobierno.

El Oriente, palabra mágica que vengo oyendo pronunciar desde hace años. El Oriente. ¿A quién se le podría pronunciar esta palabra, para que encuentre eco más íntimo, más profunda resonancia que á mí? Yo he luchado por el triunfo del Oriente tantos años y únicamente encontré opiniones contrarias, lanzas para enclavarlas en mi pecho, ó burlas sarcásticas ó condenación absoluta. ¿Debo preguntarme, pues, cuál es el milagro que se ha operado en el mundo político peruano, para que hoy se haya tornado esa palabra en una expresión simpática. Si ayer sólo servía para hartarme de injurias por los periódicos y en grupos políticos, en los salones, en todas partes, por qué ahora esa palabra es venturosa, por qué ahora se ha convertido en luz á cuyo resplandor se abren todas las cajas y se preparan á derrochar treinta millones? ¿Por qué se invoca hoy esa misma palabra para llevar al Perú á su ruina, á un abismo? ¿Acaso el Oriente era antes desconocido y hoy lo conocemos? ¿Es quizá por esto que ha cambiado el rumbo de la opinión pública? No, Excmo. señor. Hoy se desconoce el Oriente, tanto como se desconoció antes; hoy interesa el Oriente tan poco como interesó ayer; pero hoy el Oriente es un amuleto feliz.

Hace tres años, Excmo. señor, se nos trajo un proyecto del Ejecutivo, para crear impuestos, para hacer ferrocarriles, y en primera línea un ferrocarril al Oriente, y entonces se nos dijo, para justificar esos impuestos, q' era indispensable llegar al Oriente y cuando yo, siguiendo esas aguas, opinando de esa manera, indiqué que para llegar al Oriente el camino era conocido, se me dijo: no, es necesario estudiar muy largamente esta cuestión, sin eso es imposible hacer ferrocarriles, los estudios son indispensables. La ley se votó imponiendo la condición de hacer estudios, pero han pasado tres años y los estudios no se han hecho. Lo curioso, porque la historia tiene estos espejismos, es que hoy el Gobierno nos

dice que no se necesitan estudios, entonces al dar la ley se sostenía que eran indispensables los estudios, hoy se sostiene que no se necesitan.

Yo también creo que no se necesitan esos estudios, y mi amor á la verdad es tan absoluto y tan incondicional que jamás aceptaré un principio que en mi conciencia no sea verdadero, para sostener cosa alguna. Creo que nada hay más peccioso que el camino del error y por eso lo rechazo, lo rechazo siempre; y, por eso yo sostengo hoy, como sostuve entonces, que no se necesitan esos estudios, pero debo llamar la atención del Gobierno sobre sus consecuencias, y manifestarle que si desde entonces las sumas que se han gastado en estudios se hubieran gastado en ejecutar la obra, muchos kilómetros, quizá grados geográficos de tierra, no los habría perdido el Perú.

Yo digo que el problema del Oriente no ha preocupado absolutamente al Gobierno, no se ha tenido siquiera una reunión de personas que entendiesen estos asuntos, para preguntarles su opinión, no se ha molestado el Gobierno ni siquiera en tomar un libro, por ejemplo la obra clásica del padre Sala; hasta eso se ha desconocido; pero sí, se han leído los libretos de un señor Cipriani, de un joven que ha ido á aprender la ingeniería en el Oriente y sus terrenos. (Aplausos)

Basta ver los decretos del Gobierno para comprender la falta de seriedad en todos sus actos relativos al Oriente. ¿Qué quiere decir que se estén mandando jóvenes ingenieros nombrados á raíz de su recepción, para que estén estudiando cómo se pueden trazar, como en la inmensidad del mar, líneas entre dos puntos? Esto puede significar el propósito de llegar al Oriente?

Si el Gobierno hubiera pensado en el problema del Oriente hubiera mandado hacer estudios en el Norte, en el Centro y en el sur; pero no se comprende que se manden en una misma región comisiones en todo sentido. Evidentemente que en la inmensidad del mar se puede tirar líneas entre dos direcciones en número infinito, por manera que los dos millones que se han votado para hacer estudios de esta clase se han e-

chado por la ventana; si estos dos millones se hubieran gastado en unos cuantos kilómetros de ferrocarril cuánto habrían ganado la industria y el comercio.

Si el Gobierno hubiera pensado en el problema del Oriente hubiera principiado por resolver cuál debía ser el punto de partida y cuál el punto de llegada, y para esto no ha necesitado de ingenieros, porque ese es un problema político que se resuelve en Palacio, consultando obras, consultando hombres y fallando sobre la opinión de unos y otros; para eso no se necesita que los hombres del gobierno hayan ido al Oriente, porque para juzgar de las grandes cuestiones del Estado se llama á los especialistas, á los técnicos, y el criterio del Gobierno consiste en saber distinguir entre lo cierto y lo erróneo, entre la verdad y la mentira.

Yo pregunto á los señores ministros: ¿qué harían hoy con cuarenta ó cincuenta dictámenes, planos y folletos delante de su escritorio? ¿Por cuál se decidirían? ¿Iban los Ministros á entrar á discutir cada uno de los proyectos, á averiguar cuál de los planos era mejor pintado? No, ese no es problema del hombre de Estado, el problema que le compete es saber de dónde se parte y á dónde se llega. Este es problema, que no ha estudiado el Gobierno, porque le ha importado poco el Oriente, pues para ello tenía suficientes fuentes de información, y fuentes de información infinitas; y repetiré aquí por cuarta ó quinta vez lo que he tenido ocasión de decir en el seno de la Cámara: los profesionales no mientan nunca en ese carácter, pues cuando un profesional miente, arruina su carrera para toda la vida, y es por esto muy raro el ejemplo de un profesional que mienta, y por eso todos los estudios hechos en el Perú, desde cincuenta años hasta la fecha, y que corren impresos en diferentes libros, son absolutamente ciertos y verdaderos; cualquiera que estudie esos libros, verá que no hay contradicción entre sus datos. Cuando aquí se trató, hace tres años, de aquella famosa expedición, que costó cien mil y tantos soles, para estudiar la navegación de los ríos Napo, Alto Urubamba y Alto Ucayali, yo dije aquí que ese dinero se iba

á votar á la calle inútilmente, porque ahí donde habían estado Wertherman y Tucker, nadie podía decir una palabra más ni en favor ni en contrario, pues esos hombres no podían haber mentado, y el resultado cuál ha sido?: la confirmación absoluta de aquellos datos recogidos por Wertherman y Tucker. Pero era preciso fabricar la navegabilidad del Alto Ucayali, y por eso el Gobierno no se contentó con haber gastado esos cien mil y tantos soles, sino que mandó nuevas y nuevas comisiones que aseguraron de nuevo y asegurarán cien veces lo mismo que el ingeniero Cipriani ha tenido que repetir: que de Cumará para el sur no es navegable el Ucayali.

Si todo ese dinero, en lugar de haberse gastado en discutir lo que no era discutible, se hubiera gastado en estudiar lo estudiable ó en ejecutar lo que debía ejecutarse, las cosas habrían sido distintas; pero eso se hace cuando se quiere la cosa y no su sombra, y aquí lo que se quiere es la sombra y no la cosa.

Es evidente que en el problema del Oriente hay tres zonas que examinar: Norte, Centro y Sur, y todos están acostumbrados á ver discutir ese asunto en ese terreno; unos patrocinan la vía del norte, otros la del centro y otros la del sur. Y existen las tres vías, porque eso corresponde á una necesidad natural de las cosas, y deben hacerse las tres vías, porque eso corresponde á las necesidades económicas, financieras y comerciales de la Nación. De manera que son tres las zonas que tienen que ser atravesadas por los caminos al Oriente; pero de estos tres caminos al Oriente, no pudiendo hacerse juntos, ¿cuál de los tres debe preferir el Gobierno? Este es el problema que debe resolver; y esta solución en lugar de atacarla de frente se ha tratado de ocultarla en términos vagos, de manera que pudiesen conciliarse opiniones contrarias; pero cuando se trata de los problemas del Estado, esa política no es posible aceptarla. El Gobierno tiene que resolver, y ha debido resolver antes de presentarse aquí, cuál de estas tres vías es la más conveniente al país ejecutar desde luego: pues tiene los datos para conocer perfectamente las

situaciones terminales de llegada y de partida.

Y en cuanto á la distancia, en parte se le conoce y en parte nó; pero hay datos de una precisión incontestable. Del Callao á Puerto Bermúdez hay en el mapa geográfico dos grados de latitud al norte y dos grados de longitud al este; el camino del Callao á Puerto Bermúdez atraviesa ese cuadrado de dos grados, en diagonal; ese camino recorre sin grandes dificultades, de oriente á occidente casi, la quebrada de Oroya; después va cambiando hacia el norte, y casi con rumbo noreste, llega á Puerto Bermúdez. Puerto Bermúdez tiene la latitud de diez grados veinte minutos, y Cumarí, que está á su derecha en el Ucayali, tiene la latitud nueve grados y pico. De manera que queda más al norte Cumarí que Puerto Bermúdez, y, además, Puerto Bermúdez es más navegable que Cumarí. Este dato no puede ignorarlo el Gobierno, porque tiene el mapa del Perú y ha debido verlo, no se necesitaba sino llevar la vista sobre el mapa para encontrarlo; no tenía, pues, motivo para preferir un puerto que estaba más al norte que otro, y que era menos accesible á la navegación.

Algo más, cuando las lanchas de siete pies, que son las que se acostumbra mandar de Iquitos especialmente para la navegación, no pudieron llegar á Cumarí, fueron y fondearon á Puerto Bermúdez. De manera, pues, que por la latitud y el calado para embarcaciones, se encontraba Puerto Bermúdez en mejores condiciones que Cumarí.

Pero hay más todavía, si se sigue más al norte, cuarenta kilómetros, se toca en Puerto Victoria, perteneciente al Pachitea, es donde concluye el Pichis y el Palcazu, y unidos forman el Pachitea; este río tiene lecho de roca y paredes de roca, es un río perfectamente establecido por la naturaleza, es un río que no cambia de curso, y no faltan en él jamás tres pies de calado; el Alto Ucayali sí cambia de curso, se extiende sobre un ancho de más de dos mil metros y lo que hoy es un canal mañana es un bajo; por manera que ni por la latitud, ni por el calado, ni por la firmeza del lecho, puede preferirse el Alto Ucayali al Pa-

chitea, ni Cumarí á Puerto Victoria.

Yo descarto al intento Puerto Bermúdez y me refiero al río Pachitea, en un punto situado á cuarenta kilómetros más arriba, haciendo descansar mis cálculos sobre esa base, á fin de que sean juzgados con más imparcialidad.

Todos estos hechos, Excmo. señor, no es primera vez que se dicen, no es primera vez que se afirman, no es primera vez que se escriben, el Gobierno está en su perfecto derecho de no creerlos, pero está en el indeclinable deber de comprobar si es cierto ó nó lo que se afirma. Yo pregunto á los señores Ministros ¿qué han hecho para comprobar la verdad ó falsedad de éstas aseveraciones? Puedo comprobar que nada absolutamente, porque todas las cosas que afirmo ó niego están perfectamente probadas, en todos los terrenos; con el testimonio de los que conocen esas regiones, con el testimonio de personas serias y no con el de jóvenes que acaban de salir de la escuela y que apenas pueden manejar un teodolito. Están comprobadas con el hecho que se impone siempre, por la navegación por ese río y la navegación por el otro. De manera que llegar al término de la navegación del Pachitea, verdadero origen del Ucayali y no al Alto Ucayali era lo racional y lo justo, y si el Gobierno así no lo creía era preciso una información justificativa y sólo después de ésto formado ya su juicio, podría decretar que el término del ferrocarril fuese éste ó aquel.

Voy ahora á ocuparme del punto de partida. El punto de partida, Excmo. señor, quedó casi establecido por la ley que dijo: el punto de partida será un punto de la línea de la Oroya al Cerro de Pasco; ya eso era una forma de solución, podía ser la Oroya el punto de partida, podía ser Junín ó un punto intermedio entre éstos. Yo pregunto, excelentísimo señor, ¿se ha mandado hacer los estudios de ese punto terminal? Hace dos meses que se mandó hacer, tal vez porque alguno hizo esta crítica que estoy haciendo. ¿Y los otros estudios á qué conducen? ¿A qué conduce aquella recorrida por los ríos secundarios del Ucayali?

Aquí hay una obra del señor Cipriani que contiene unos estudios hechos del ferrocarril á Cumaria, aquí hay un plano donde se ha tenido el cuidado de no colocar ningún punto de referencia con el cual se pueda orientar quien lo examine; este plano señala el camino de Puerto Wertherman hasta llegar á Cumaria, pero no sitúa ni el Callao, ni el Cerro de Pasco, ni Huánuco ni el Pachitea; todos esos puntos habrían servido para la orientación y para la condenación inmediata de este plano. ¿En este caso, no era natural que se hubiese señalado esos lugares á fin de poder orientarse? Yo voy, Excmo. señor, á darme ese trabajo, porque yo quiero que el problema desde su punto de vista geográfico, sea percibido por todos.

El trazo que aquí se ve sigue las orillas del Perené y después las de Tambo, alejándose un poco hacia el Norte hasta cerca del Unini siguiendo después las orillas del Alto Ucayali hasta llegar á Cumaria. El río Perené corre hacia el Este cargándose hacia el Sur, y así se aleja doscientos kilómetros de Puerto Wertherman, es decir, de San Luis ó de Chachamayo ó del origen del río Perené, por manera que el camino que ahora se propone al Gobierno es el siguiente: para ir de esa esquina baja de la pared que tenemos al frente á esta esquina alta, es preciso ir primero bajo el suelo y después subir á la pared. ¿Es esto razonable; puede algún ingeniero proponer un proyecto semejante? Y digo yo ¿los hombres del Gobierno se han ocupado de ver esto. No, porque el plano se presenta á propósito para que no se pueda juzgar; si se hubiera puesto en él; paralelo, longitudes y latitudes, el plano estaría inmediatamente condenado, y estaría el plano condenado inmediatamente sin más discusión. Lejos de eso, se ha mandado nuevas comisiones á estudiar lo mismo.

Es un hecho, pues, que en la línea del Centro el punto de partida está en las proximidades de la Oroya, y el punto de llegada en el nacimiento del Pachitea. Si esto no es cierto, el Gobierno debe convencernos, probándonos que no es cierto; pero si es así, debe cumplir con esa ley, porque ese es su deber.

En el problema del Norte, el pun-

to de partida en la costa puede ser Paita, como puede ser Lambayeque, pero una vez que la línea se interne un poco más adentro no hay discusión; cualquiera que sea la ruta que se siga pasará por Moyobamba ó cerca de Moyobamba é irá á terminar forzosamente en el Marañón, y lo único q' puede discutirse es el puerto sobre ese río q' puede estar kilómetro más al Este ó al Oeste. Para eso se ha votado una partida en el presupuesto; tal una partida en el presupuesto; pero no se ha invertido, no se han mandado hacer esos estudios, eso no le importaba al Gobierno; luego, pues, ¿cuál era su interés por el Oriente? ¿Si tenía el dinero,

si tenía el acuerdo del legislativo para hacer esos estudios, por qué no los mandó hacer? Ya debían estar concluidos y ya sabría el Perú cuántos kilómetros tiene esa línea, cuánto cuesta y cuánto tardaría su ejecución. En este orden no se ha hecho nada, Excmo. señor, ni siquiera se han pintado planos.

El problema del sur es el más curioso de todos; uno se abisma cuando contempla este asunto y ve las sumas enormes gastadas en su solución, y el empeño puesto en esa cuestión, mucho más grande por cierto que el que se ha puesto en la línea del centro: las compañías que se han organizado, los monopolios que se han establecido porque es curioso que se hayan construido caminos, pero que no los recorren sino sus dueños, tal es el precio del peaje que se cobra en ellos y los gravámenes que pesan sobre todo lo que pasa por ese camino; de manera que lejos de haberse abierto caminos al Oriente, el Gobierno ha cerrado ese camino; por 30 años, que es el tiempo que durará el monopolio establecido por el contrato celebrado á ese respecto. Eso está manifestando, Excmo. señor, que no ha habido el menor interés por el Oriente, porque si lo hubiera habido no se habría celebrado jamás un contrato por el que se entrega por treinta años el monopolio de ese camino, autorizando al que lo tiene para cobrar dos centavos por kilómetro, por el paso de una bestia, y todavía después de eso le obsequian á la empresa constructora cinco kilómetros á la izquierda y cinco á la derecha del camino. ¿Qué queda, pues, para el Perú de

ese camino? ¿Qué ventajas saca de él el Perú? Ninguna; sin embargo, el contrato se ha hecho.

Después viene el puerto. En tanto que para Puerto Bermúdez se encontró todo género de objeciones y no bastaba que fondease mes á mes una lancha del Estado para probar de manera incuestionable que era navegable; en este otro, nadie ha dicho nada, apesar de que todos los que iban se despeñaban en palos y rocas y eso se llamó puerto Candamó; puerto que jamás fué puerto, pues no se puede navegar ni en palo ni en balsa. Por supuesto, no era puerto y como los hechos tienen que imponerse con la evidencia de lo que son, fué preciso bajar el río y fijar otro puerto, y entonces se encontró el llamado Tambopata, que tampoco era puerto, pero siquiera allí no se despeñaba uno por los palos de la balsa. Allí comienza el Madre de Dios á ser medianamente navegable, menos, naturalmente q' el Pichis, el Pachitea y el Alto Ucayali. Caso de perfeccionarse ese camino, como tendrá que hacerse, ese puerto será preciso mantenerlo como una parada, durante ciertos meses, y avanzar un poco más abajo hasta encontrar un puerto verdadero.

Lo curioso, pues, en este asunto, es la falta absoluta de estudios que hay en él. Se dijo: por el sur se va al Oriente y allá se fué. Basta contemplar un mapa y ver esto: la latitud de Lima es de 12o. y la latitud del puerto de Tambopata es de 12o. y 40 minutos; es decir, que apenas hay un grado escaso, dos tercios de grado hacia el sur, entre esa parte del Oriente y la capital, y, sin embargo, se ha ido á buscar comunicación por el sur, descendiendo siete grados; y pregunto yo: ¿por ese camino de mil quinientos kilómetros habrá mercadería que aguante semejante flete? Y, sin embargo, así se ha hecho, y no se necesitaba mandar un ingeniero para percibir ésto.

La ciudad de Huancayo se encuentra en la misma latitud que el puerto del Callao, es decir, está á 40 minutos sobre el punto navegable más meridional del Perú. ¿Y no era natural llevar el ferrocarril á Huancayo, seguir por Pampas y así, hasta encontrar el alto Ucayali, que ir á buscar salida por el Tambopata? Sin embargo, sobre esto no se ha hecho estudio absolutamente ninguno.

De modo que el problema del O-

riente en su última faz, no debía ser por el sur, sino por el centro; porque los ríos navegables del Perú no lo son sino hasta cuarenta minutos abajo del paralelo de Lima.

A qué llevar, pues, hasta el Tambopata los estudios. Encaminarlos por el Tambopata hacia el Madre de Dios no es resolver el problema de la vía; esa ruta sólo servirá, ya que está hecha, para el desarrollo de las regiones del sur del Perú; pero es hacia el centro á donde debe dirigirse el camino nacional, á fin de unir esa rica región del Perú, donde hay tantas riquezas sin hombres, con la zona de aquí, donde hay muchos hombres y no hay riqueza.

Por consiguiente, el problema del Oriente, por el sur, no tiene sino esta solución: llevar la línea por Huancayo y Pampas al Madre de Dios por Santa Ana y Tambopata. Mientras tanto, los trabajos hechos por el sur, desde Mollendo no han sido sino en provecho de la Mining Company, q' explota allí sus gomales y en cuyo favor se han hecho tantas concesiones, hasta el punto de que nadie puede recorrer ese camino ni entrar en él, apesar de haber sido hecho con infelices indios, llevados por la fuerza á ganar un real diario, y en donde morían por docenas en exclusivo servicio de esa compañía. ¿Y para qué? para que se les diga: usted no puede pasar sin pagar un real, y si va en mula tiene que pagar tres soles, pues ustedes son extranjeros en su país; para eso se ha hecho este camino.

Me faltaba un punto: he dicho que del Callao á Puerto Bermúdez median dos grados geográficos hacia el oriente y dos grados hacia el norte. Es decir, que en este cuadrado de dos grados de ancho, el camino sigue la diagonal; en ella el camino recorrido es de 550 kilómetros. Esta medida, Excmo. señor, no es antojadiza, no es la que figura en muchos planos; no, es efectiva, está tomada con cadena, metro por metro y se puede encontrar marcados estos kilómetros desde el Callao hasta Puerto Bermúdez, porque el camino de Chanchamayo, lo mismo que el del Pichis están kilometrados, de modo que sobre ellos hay medidas exactas.

Ahora bien, con este dato resultan 275 kilómetros de camino efectivo por cada 96 kilómetros que marca el mapa, por grado en dia-

gonal. Esto es muy fácil de comprobar: si dos grados trazados y medidos con el compás significan 550 kilómetros no hay que olvidar que representa millas geográficas, no son sino 96 kilómetros; esos 96 kilómetros medidos con el compás en el mapa se convierten en 275 kilómetros de camino en el terreno, es casi el triple de 96. Bastará, pues, triplicar el número del mapa y así no es un problema para el Gobierno ni para nadie apreciar esas distancias; es lo más fácil averiguarlas, no hay más que tomar el compás, medir los grados en kilómetros ó en millas y multiplicar por tres, no se necesita de ingeniero para ello y á mí me ha extrañado la discusión larga que sobre el particular ha habido en la H. Cámara de Diputados; pues para apreciar la distancia de la Oroya á Cumaria, no hay más que tomar el compás, ver los grados y multiplicar por tres; se puede, pues garantizar cuál es la distancia, con exactitud.

El problema del ferrocarril al Oriente se presenta bajo estas tres fases: por la vía del Norte, por la vía del Centro y por la vía del Sur. Después de fijado el punto de partida de este ferrocarril, se hace, pues, indispensable ver cuál es la primera vía que se debe construir, cuál es la que en sí lleva el carácter de nacional; entonces habria sido el momento de hacer los estudios técnicos por medio de los ingenieros. Sin embargo, no se ha procedido así y eso que esas cosas las dije aquí hace tres años, pero no merecí ser atendido.

En cuanto al costo del ferrocarril también se ha discutido mucho; pero puedo decir que si se ponen de cuatro á cinco mil libras por kilómetro, en cualquier punto del Perú se puede hacer ferrocarriles, con diferencia muy pequeña, y si nos equivocamos será siempre en menos, nunca en más. Desde este punto de vista el problema del Oriente no es desconocido, y me corresponde declarar que tampoco es exacto que esos terrenos son pantanosos y que allí se hunden los hombres con mula y todo. Esos terrenos son como los de la costa, tienen agua, y cuando no se les seca debidamente se cubren de lodo y se forman lagunas cuando no hay sangradera; los pantanos sólo se forman á la orilla de

los ríos por la gran cantidad de agua que traen en sus llenantes y que se desborda á ambos lados, de modo que sobre un kilómetro á cada orilla se puede decir que hay pantanos, pero no en todas partes; porque los puertos, por ejemplo, se hacen en lugares no pantanosos un poco elevados.

Tenemos, pues, todos los datos para juzgar el problema bajo su aspecto geográfico y el Gobierno pudo resolver el problema sin necesidad de más estudios, en vista de estos datos cuya exactitud abono y que el Gobierno puede comprobarlos; porque nada es más fácil que probarlos, porque todo lo que aquí se afirma se puede comprobar.

He debido entrar en estos detalles, porque he deseado probar que el Oriente, ni desde el punto de vista geográfico ha preocupado al Gobierno; he deseado probar que se ha votado mucho dinero en informes que no valen ni el precio de la carreta y de la candela para quemar todos esos papeles.

Designada por el Gobierno cuál es la línea que se debe ejecutar, en todas partes se nombra una comisión de ingenieros, pero de ingenieros que tengan preparación suficiente, que tengan experiencia bastante y no se manda á jóvenes estudiantes para que hagan sus ensayos; es preciso no solamente mandar ingenieros experimentados, sino ingenieros que hayan hecho estudios semejantes. Si el Gobierno hubiera hecho eso, tendria hoy los estudios y sólo entonces ha debido venir al Congreso á pedir la autorización que solicita.

El Oriente tiene, además de su significado, un significado económico y político cuyo concepto tampoco es claro en el ánimo del Gobierno, cuyo concepto tampoco ha preocupado al Gobierno.

Si el Gobierno tuviera interés por el Oriente, tendria interés por la metrópoli oriental que es Iquitos; tendria interés porque allí no actuaran sino autoridades muy respetables y no mandaría, como acostumbra hacerlo, á cualquiera para desempeñar esa prefectura. Tendria interés en que la comunicación con Loreto fuese tan rápida como es posible y para ello nada le habria sido más sencillo que ordenarlo.

Cuando yo fuí autoridad de Lo-

reto todos los meses venía un vaporcito á Puerto Bermúdez; y yo pregunto ¿por qué no viene ahora? Porque hay interés en que la autoridad de Loreto esté lo más alejada del Gobierno; y eso, como ya lo he dicho y lo repetiré veinte veces eso es la ruina del Oriente.

Si el Gobierno se preocupara de Loreto mandaría lo más selecto como autoridades, se preocuparía de la comunicación rápida y comprendería que cuando el vaporcito no llega al puerto es porque se trata de ocultar allá, algo que es preciso que el tiempo lo borre y lo olvide.

Entonces el Oriente estaría pegado á la capital de la República y allí se sentirían los mismos latidos que aquí y las cosas serían muy diferentes; mas para eso se necesitan lanchitas especiales, y no que pretendamos fabricar un río en donde entre el vapor "Constitución", en lugar de pedir lanchas que convengan para ese río; hay que aceptar el río como es, y navegarlo con lanchas á propósito, y de eso no se ha preocupado el Gobierno Excmo. señor. A fines de la administración de 1895, se compró una lancha á propósito, la "Francisco Pizarro"; pero ciudadano especial han tenido las autoridades de Loreto en descomponer esa lancha á cada momento, y proponer siempre al Gobierno que la remate porque es muy cara. De las tres lanchas del Estado, la que más calado tiene es una de siete pies, la "Amazonas", que es la que viene siempre; y cuando por casualidad, á pesar de esos siete pies de calado, puede entrar, la varan por el costado, de manera que no entre. Esa es la manera como no entra. Ese es el problema del Oriente; esto lo he dicho muchas veces, y no he merecido de parte del Gobierno la menor atención al respecto; porque si no, ya se habrían pedido por cable las lanchas á propósito, y el Gobierno tendría hoy una comunicación rápida y segura con el Oriente. No se preocupó de eso, porque no se preocupa del Oriente; ese es precisamente el problema comercial y económico del Oriente. En Iquitos todos los elementos de vida que se consumen vienen de Europa, y sin embargo hay elementos, como la carne y las papas que podrían llevarse del departamento de Junín, si la comunicación estuviera debidamen-

te establecida, produciéndose una corriente comercial entre ese departamento y el de Loreto q' favorece ría grandemente al uno y al otro. ¿Qué se necesitaría para esto? Simplemente tener un par de lanchas para el objeto. Tampoco ha hecho esto el Gobierno; pero sí ha mandado construir una gran lancha que se llama "América", sobre un casco de lata—esta es la palabra,—que donde llega se abolla y ahí se queda; pero costó 130,000 soles, y se pagó dos veces porque la primera vez se fué al agua; tiene dos cañones y se llama lancha de guerra. (Risas.)

Con esos 130,000 soles se podía haber comprado cuatro ó seis lanchas pequeñas, que son las que se necesitan, para favorecer el comercio con el departamento de Junín, hacer un buen servicio de correos y llevar reses y víveres para el consumo del departamento de Loreto; eso habría dado vida y riqueza á aquellos departamentos.

Si el Gobierno se hubiera preocupado del Oriente, aunque mis palabras no hubiesen producido efecto en su ánimo porque estaban desprovistas de autoridad, su preocupación le hubiese obligado á averiguar; y de esa averiguación hubiese resultado la confirmación de lo que yo decía y la solución consiguiente.

Tiene otro aspecto el Oriente: su viabilidad terrestre y fluvial. Este es otro punto en que la preocupación oficial no ha sido más feliz que en los otros. Allá, en la administración de 1895, con muy escasos recursos, pero con un miraje perfectamente puesto sobre el Oriente, se abordó de frente la construcción del camino á esa región, y venciendo resistencias en todas partes, el camino se hizo y se hizo pronto.

Yo aprovecharé esta ocasión para decir, ya que tantas ineptias se han hablado al respecto, que ese camino de que tanto se habló y cuyas cuentas están publicadas en el registro de fomento de esa época, 1896 á 1899, á disposición de todo el mundo; pero que nadie ha leído,—ese camino no costó en promedio sino dos soles y medio el metro, y yo desearía mucho que los caminos que haga el Gobierno se pudieran sacar á razón siquiera de tres soles metro; y hago notar que en la construcción

de ese camino se pagaban tres soles diarios por jornal al obrero; sin embargo, no costó sino dos soles y medio el metro. El Gobierno de entonces pensó que el problema del Oriente tenía una solución progresiva, por un camino de herradura, cómodo, amplio y fácil, y por una navegación cómoda y fácil primero, y después por una navegación correspondiente á los elementos comerciales de esa región; y se aborda la construcción del camino, poniendo una pendiente que no excediera del cinco por ciento. Este es, pues, un camino que, debidamente lastrado, se puede recorrer en bicicleta; y cuando ese Gobierno dejó el camino hecho, el lastre apenas si existía en una mitad escasa, pues faltaban 130 kilómetros por lastrar; pero dejó en el presupuesto una partida de 90,000 soles al año para la conservación de ese camino, cuyo objeto principal era lastrarlo. Pues bien, han pasado siete años y no se ha lastrado ese camino;—era preciso difamar ese camino antes de mejorarlo. Pero esos 90,000 soles, es decir, bien un largo medio millón, en siete años, han desaparecido sin saber cuándo ni cómo. Los gastos que se hicieron en la construcción de aquel camino constan, como he dicho, en el registro de Fomento, esos gastos están comprobados: se sabe perfectamente cómo se gastó el dinero, cosa que no sucede con los gastos de las partidas de 90,000 soles. Aquellos me valieron muchas injurias, mientras que éstos no han merecido siquiera una palabra. Si hubiese habido interés por el Oriente, esos 90,000 soles se hubiesen gastado en lastrar ese camino, y no se hubiera distraído el dinero que se distrajo, hasta para el hospital de Tarma, á fin de no lastrarlo y poder continuar diciendo que el camino era malo, que tenía atolladeros, lodazales en los que se hundían las mulas. Ha debido gastarse esa suma en su conservación. Si la suma en concepto del Gobierno no era suficiente debió pedir más; porque el problema del Oriente estaba allí, en mantener esa vía clara, limpia, expedita para poder recorrerla en bicicleta; si ella tenía defectos, que el Gobierno anterior no corrigió, debió haberlos remediados; si no tenía dinero suficiente debió pedir aumento; pero su deber indeclinable era limpiar ese camino que le permitía enviar fuerzas á Loreto; y así fué que ese ca-

mino sirvió para mandar las fuerzas que debelaron la revolución de Iquitos, envió de fuerzas que se hizo con un pequeño gasto cuando se gastaban muchísimos miles de soles en mandar fuerzas por el norte, que no dieron resultado; y hoy todos los gobiernos han mandado los relevos de fuerzas á Loreto por esa vía, después de dos ó tres ensayos fatales que han hecho, mandándoles por el norte. Luego, pues, si el Gobierno consideraba que esa vía de comunicación le era utilísima para el envío de las fuerzas á Loreto, estaba en el deber de cuidar y conservar la y de ver que no fuera destruída.

Respecto á la navegación fluvial á fines de aquella administración la navegación fluvial disponía de una lanchita, la "Francisco Pizarro", de mucha velocidad y poco calado. Para el transporte de la correspondencia tenía esa lanchita y dos antiguas la "Cahuapanas" y la "Amazonas"; cuando yo fuí autoridad de Loreto viendo que eran necesarias cuatro lanchas para el servicio del correo compré la lancha "Iquitos", que después se le volvió á dar nombre antiguo y por eso hoy se le llama "La Veloce". Con estas cuatro lanchas el correo podía ser enviado cada quince días. Inmediatamente que vine de Loreto se nombró jefe de esa flotilla á un marino que era especialmente enemigo de esa vía y ese marino tuvo la gloria de que durante su época no llegó ninguna lancha á Puerto Bermúdez, para dejar así ejecutoriado que el río no era navegable. Ultimamente con motivo de la telegrafía inalámbrica, sucedió que una lancha, comandada por un profesional no pudo llegar á Puerto Bermúdez; pero como el ingeniero alemán encargado de la implantación de la telegrafía inalámbrica necesitaba llegar, se nombró comandante de esa lancha á uno de esos pobres prácticos que conducen esas embarcaciones y que no tienen nada de merineros, y entonces la lancha llegó perfectamente; el mal estriba pues, en los comandantes y siempre que las lanchas no han llegado á Puerto Bermúdez, ha sido porque han estado dirigidas por comandantes hostiles á esa vía: las lanchas llegarían siempre á Puerto Bermúdez si se tuviera buen cuidado de mantener en ellas comandantes partidarios de esa vía.

Yo quiero, Excmo. señor, suponer

todo en mi contra, yo quiero admitir que ese río Pichis no es navegable, para una embarcación corriente, perfectamente; pero lo es el Pachitea. El río Pachitea, Excmo. señor, ha sido sondeado por ingenieros, y de paso diré que el único estudio que no se ha publicado es ese que demuestra que el río Pachitea es navegable; ese estudio del ingeniero Tamayo no se ha publicado porque él probaba que el sondaje hecho en el río Pachitea daba un calado no menor de tres piés, calado que no se obtiene sino rara vez en Cumaria; interesaba, pues, mucho que ese estudio se publicara porque era necesario que el público conociera ese dato suministrado por una persona seria como lo es el ingeniero Tamayo. Quiero admitir, pues, que no era navegable el Pichis, perfectamente; pero si lo era el Pachitea, quiere decir que entre Puerto Bermúdez y Puerto Victoria, se haría la navegación en canoas, ó que se prolongaría el camino 40 kilómetros más allá, es decir, hasta Puerto Victoria; eso ha debido hacerse; pero no se ha hecho ni esto ni lo otro.

Aquí debería aceptar esta opinión de un modo provisorio para seguir mi argumento; pero debo volver sobre ella y recordar que en Africa hay muchos ríos en los que navegan embarcaciones que conducen miles de toneladas, y esos ríos no tienen sino 6 pulgadas de calado, y en el Pichis jamás ha faltado 45 centímetros de calado. Si, pues, no se ha hecho la navegación en el Pichis es porque no se ha querido hacer, excelentísimo señor, porque ha faltado el amor á la cosa, porque no ha habido el deseo de unir el Oriente con el Occidente; pues si hubiera habido tal deseo, hace mucho tiempo estaría ya unido: el Oriente no ha sido una palabra que ha servido de amuleto para muchas combinaciones.

El problema fluvial del Oriente está pues, en construir embarcaciones adecuadas para la navegación de sus ríos; en eso consiste el problema fluvial del Oriente; no en fabricar ríos para los buques, sino en fabricar buques para los ríos, y esto tanto más cuanto que no debe olvidarse la H. Cámara que en la región Oriental del Perú hay más de 2,000 kilómetros de ríos en que el calado es igual al que tiene el Pichis de 45 á 50 centímetros y en cambio no hay sino la extensión del bajo Ucayali

donde sí pueden entrar vaporcitos de 10, 12 y 14 piés de calado y donde hay muchas de estas embarcaciones llevadas por las casas comerciales que tienen allí establecidos negocios; esto pasa en el Ucayali; pero no sucede en los otros ríos cuya navegación y explotación interesa tanto al gobierno; allí no pueden entrar sino embarcaciones de un pie y medio de calado, ó un pie.

Eso mismo sucede en Tambopata; ese Madre de Dios con todos sus afluentes; ¿acaso son navegables por embarcaciones que pasen de un pie de calado? Quitando el Madre de Dios todos los demás ríos son de poco fondo y por consiguiente, es para esos ríos que necesitamos buques y no para los otros. Las grandes arterias son recorridas por la iniciativa particular y el Gobierno en lo que debe invertir su dinero y poner su empeño es en recorrer las pequeñas arterias.

Cuando no existían caminos, cuando no había en la capital esta fiebre por el Oriente ni se tendía la mirada hacia esas regiones, que se iban perdiendo por cientos de leguas, nadie se ocupaba, Excmo. señor, de la defensa militar del Oriente, nadie pensaba en esos buques de guerra para el Oriente. Apenas podemos citar un prefecto adefesiero que hubo allí, que mandó traer un cañoncito de bronce que yo tenía de burla en la prefectura, porque allí era completamente tonto tener cañones; ese cañoncito se tenía como adorno en la casa prefectural: única reliquia militar de esa época es ese cañoncito. Es ahora, últimamente, cuando el problema militar del Oriente ha tomado forma y se ha despertado en los prefectos de Loreto un espíritu militar incansable; es ahora, que se ha perdido esa región que están pensando en formar escuadras de buques de siete piés de calado y cien toneladas de registro, con cañones, ametralladoras, etc.: todo, ridículo.

Recuerdo que el padre Sala, una vez que se trataba de esos asuntos en Palacio decía: es la cosa más fácil encajonar y hundir una de esas lanchas, porque no hay más que dejarla pasar río arriba y después de tierra cerrarle el paso y hacerla añicos; y eso es lo lógico; allí, habiendo tropas de ambos lados del río se hace añicos á cualquier lancha, pues con un sólo tiro bien puesto es sufi-

ciente para hundir en el río la lancha con todos sus tripulantes; es ridículo tener embarcaciones militares en ese río. Está bien que las tenga el Brasil, que tiene el Amazonas que es un verdadero mar; pero en los ríos del Perú son completamente inútiles esos buques. Como factores para la policía los tiene el Brasil; pero eso es por la exuberancia del país y de su riqueza; pero que el Perú, en esos ríos, tenga elementos militares y navales es completamente inútil, dispendioso, contraproducente.

Se me dirá que en los sucesos del Aguarico hubo lugar á un encuentro militar con una lancha, encuentro bien desgraciado, porque después que obtuvimos la victoria la prenda se la dieron al enemigo; pero si ese buque hizo efecto, no fué por sus cañones sino por la gente que llevaba á bordo que desembarcó; y si en el Yuruá y el Purús salimos mal parados, no fué porque la embarcación enemiga trajera cañones, sino porque tenía ciento y tantos hombres que fácilmente dominaron á los pocos de nuestra guarnición.

El problema es, pues, de trasporte de pasajeros, víveres y mercaderías, pero no de trasportes militares en el Oriente; este amuleto sin embargo se ha encontrado conveniente para oponerse al problema comercial, porque bajo este pretexto, las distintas lanchas de propiedad del Estado salen para una comisión aquí, otra allá, otra acullá y así no sirven para la comunicación con la capital, cuya obstaculización es el verdadero objeto que se persigue.

Sólo queda del Oriente, Excmo. señor, su defensa diplomática y su integridad.

El señor **Presidente** (interrumpiendo).—Si su señoría se siente fatigado puede tomar descanso de algunos minutos.

El señor **Capelo** (continuando).—Es tan largo lo que tengo que decir y tan corto el tiempo que queda de sesión que prefiero extremar hoy la fatiga, porque no es seguro que continuaré mañana.

Como decía, no me falta en este tópico del Oriente sino la defensa diplomática y la integridad del territorio; pero yo prefiero pasar por alto estos dos temas, mas no puedo dejar de mencionarlos; es tan viva la herida que despierta lo uno y lo otro que me parece suficiente tocarla; el Gobierno y los señores Minis-

tros podrán comprender al respecto todo lo que sobre el particular se podría decir.

Vamos al segundo punto: el crédito.

El proyecto que nos ocupa, Excelentísimo señor, entre los ropajes con que viene adornado, lleva este carácter: el crédito. Y se ha dicho por el señor Ministro de Hacienda: Esta operación levanta el crédito del país, este empréstito significa para la república el resurgimiento del crédito nacional.

Yo tuve ocasión de oír en la honorable Cámara de Diputados, durante el debate de ese empréstito este argumento curioso: para tener crédito, es necesario figurar como deudor en las bolsas europeas. Todo esto obedece á un concepto profundamente equivocado.

Parece que en concepto del Gobierno, el crédito no es uno sino varios. El Gobierno entiende de una manera el crédito interno, de otra el crédito externo, y de distinta manera el crédito de los contratistas. Para el Gobierno hay tres clases de honores y tres clases de créditos; el crédito interno para los del país, que aguantan todo; el crédito externo para los del extranjero que no aguantan nada, y el crédito respecto de los contratistas, que aguantan algo; y de aquí resulta, Excmo. señor, una teoría monstruosa; de aquí resulta la negación del crédito, y ese camino es el que seguimos. Por razones diversas y muy especialmente por la que trajo la ruina del país en la última guerra, el Gobierno se encontró al frente de muchas deudas sagradas que no podía negar y al frente de tan grave situación, el Gobierno dijo: reconozco estos créditos y abono por ahora sobre ellos un servicio del uno por ciento; más tarde daré más. Y después de haber abonado ese uno por ciento por ahora, más tarde dijo: reconozco también estos otros créditos, pero no abono sobre ellos ningún interés, es preferible señalar y señalar efectivamente una suma todos los años para irlos amortizando y prometió ir aumentando poco á poco la suma destinada á la amortización.

El uno por ciento sobre la deuda primera no se aumentó jamás, como tampoco se aumentó la suma destinada á la amortización. ¿Esto es crédito? ¿Revela este procedi-

miento el menor propósito de respetar las creencias ajenas y el querer consolidar y acreditar la firma nacional?

¡Eso hacen los tramposos, y es doloroso decirlo, eso hacen los tramposos! y digo que es doloroso decirlo, porque siendo peruano y muy peruano me cae también parte de este calificativo. Pero los males del orden moral sólo se curan llamándolos por su nombre y quemándolos con cautero y por eso decía y repito que ese procedimiento es sólo de los tramposos.

Si el Gobierno al reconocer sobre la deuda interna el uno por ciento y después la deuda de amortización, hubiera tenido el respeto que tiene todo hombre honrado por su crédito, antes que nadie se lo dijera hubiese aumentado por sí sólo ese uno por ciento y el fondo de amortización, y así se habría colocado muy alto su crédito; sus papeles se hubieran cotizado con respeto y le hubiera sido fácil encontrar grandes sumas de qué disponer sin tener que ir á buscarlas á Alemania ó á Inglaterra.

Así se hizo en Estados Unidos y en Europa. Así lo ha enseñado la experiencia de muchos siglos.

Todavía más; de la primera deuda interna han pasado ya veinte años y no ha habido el menor propósito de mejorar la condición de los tenedores de esa deuda; el resultado ha sido éste: los deudores que estaban en condición de no aguantar, los extranjeros se presentaron por medio de un diplomático al Gobierno y obtuvieron del Congreso el pago en metálico de sus créditos y se cometió una enorme injusticia, lo que á los desvalidos se les negaba, á los más poderosos se les pagó con intereses abrumadores, hasta el último centavo.

Una vez pagado un sólo acreedor, el Gobierno no tuvo el derecho de negarse á pagar á los demás; y eso llevó sobre las espaldas del Perú una deuda inmensa, y como no estaba dispuesto á cubrirla llevó sobre su crédito un golpe de maza, un hachazo terrible. No puede levantarse un país que no hace honor á su firma; yo creo que donde quiera que esté mi firma, esa firma lleva mi persona y tengo que respetarla; no pudo decir el Gobierno: esta deuda no la pago porque es del pobre, esta sí

porque es del rico; así sólo proceden los tramposos; los hombres de bien respetan su firma sin distinción de ninguna clase.

Algo más: ha habido ocasión en que el Gobierno ha podido manifestar su propósito de atender estas deudas, porque ha habido ocasión en que el presupuesto ha dado superávit; pero es lo cierto que de todo se ha acordado el Gobierno menos de mejorar la deuda interna.

El segundo aspecto de la cuestión, para el Gobierno, es el crédito de los contratistas, y nosotros tenemos aquí un famoso contratista q' se llama la Peruvian. Esta compañía ha succionado una gran parte de la vida del país y en cambio de esas ventajas ha debido de alguna manera exteriorizar su buena voluntad por nosotros; pero lejos de eso es el peor enemigo, la mayor causa de descrédito que tenemos en el extranjero, y es un enemigo cuya causa en el extranjero aparece fundada, porque dice: este país se obligó á abonarme tal suma todos los años y esta suma no ha sido abonada; de manera que, año por año subsiste la misma causa y los periódicos del mundo entero registran la vergüenza del Perú, tanto, que he visto últimamente un artículo titulado "La Política de los Pícaros."

Se me dirá que hay una cuestión con la Peruvian; pues bien, esa cuestión ó se tranza ó se defiende. Y yo pregunto al Gobierno; ¿si no la ha tranzado, por qué no la defiende, porque no ha procurado obtener el triunfo ó la derrota ante el poder judicial del Perú? Ese era su deber porque cuestiones de esa naturaleza no tienen sino esos dos caminos, y el hecho de buscar la transacción no impide que el asunto se lleve al poder judicial; al contrario, así se llega más pronto al fin.

Hemos visto en los periódicos publicadas varias formas de arreglo, presentadas por la Peruvian en forma de cartas al señor Ministro de Hacienda y contestadas con carácter oficial por el Gobierno. No quiero ocuparme de esta primera trasgresión á los respetos que se debe al Gobierno, habiendo consentido que estos papeles se presentaran fuera de la forma debida, y quiero pasar por alto, porque hace tiempo que saboreamos esos insultos. Sólo quiero manifestar que en la contes-

tación del señor Ministro de Hacienda no se menciona el asunto principal; el relativo á cuándo terminaran esas famosos extracciones de guano q' la Peruvian está haciendo de nuestras islas y q' tiene trazas de ser eterna. Sólo se ha ocupado su señoría de proponer un arbitraje que no creo que se deba aceptar, porque en el caso de que se trata, el derecho del Perú es bien claro, y allí está el poder judicial para declararlo; por consiguiente no ha debido hacer propuestas, sino seguir el juicio perentoriamente.

Algo más, cómo es posible que aceptemos que el Gobierno tiene el propósito de llegar con la Peruvian á la solución A ó B, cuando vemos que de otro lado esta compañía enemiga es la preferida, y tanto que ella es la que construye con los dineros del estado ese pedazo de línea de Huancayo y el otro pedazo de la del Cuzco; y luego se le llama de nuevo, y la Peruvian se beneficia recibiendo ese contrato sin remate, con un precio excesivamente exagerado de más del cincuenta por ciento sobre su valor, y después de ésto todavía se le regala la línea y se le dice: ahí la tienes para explotarla á tu entera gana, me darás sólo el diez por ciento de la entrada bruta; pero como yo gasto en pasajes de empleados, en fletes y demás el cuarenta por ciento, tendrás ese beneficio del 30 por ciento y esto es lo más inaudito: cuando trate de transportar mis durmientes y otros materiales en mi propia línea, para seguir su construcción te pagaré el flete como si fuera tuya la línea. . . ¿Y un contrato como éste, hecho para Huancayo, lo ha repetido el actual Ministro de Fomento, en la línea del Cuzco? Es posible que construyamos líneas férreas para regalarlas á una compañía enemiga nuestra, que nos desacredita y vilipendia en todas partes por todos los medios posibles, y que se niega á todo arreglo de sus cuestiones pendientes con nosotros? Pero no se contenta con todo eso el Gobierno, sino que todavía le dá á esa compañía para explotar las nuevas líneas, la tarifa de la Oroya, la peor como tarifa, pero la mejor como cadalso para el comercio y las industrias? Qué sacamos nosotros con un ferrocarril como ese, donde se cobra seis centavos por kilómetro á los pasajeros y

catorce y diez y seis por tonelada de carga? ¿Qué significan semejantes ferrocarriles? Mejor sería que no se hicieran nunca esas líneas que va á construir la Peruvian; porque ellas no traerían el progreso al país como nó lo ha traído el ferrocarril de la Oroya, que no sirve sino para llevar pasajeros á la sierra y traer minerales; pero nó absolutamente para el transporte de artículos de consumo; ¿no hemos visto disminuir todo ese comercio de café en Chanchamayo porque no se puede soportar el flete de un sol cincuenta por quintal? ¿No vemos desaparecer esa inmensa producción de aquel artículo, abrumada por los fletes? ¿Qué progreso puede llevarse á cabo con ese ferrocarril, cuando no se puede ni siquiera llevar maderas de construcción para mejorar esas casas de sauce que se hacen allí? De esto se deduce que la única preocupación que el Gobierno debe tener es la de los fletes. A mí, Gobierno, poco me importaría la propiedad de la línea, que se la lleven por toda la vida, con tal que los fletes sean bajos y permitan conducir mercaderías y dar vida al país; pero esa no es, desgraciadamente, la preocupación q' se toma el Gobierno.

No podemos, pues, Excmo. señor, esperar que de parte del Gobierno haya la menor idea de romper con la Peruvian: ni de romper ni de tranzar. Es curioso que yo tenga luchas con una persona y me ocupe de engordarla y de enriquecerla. Esto es lo que pasa entre el Gobierno y la Peruvian; así es que la lucha no concluirá nunca, pues debido á ella, la Peruvian está engordando.

La Peruvian es el enemigo más cruel del Perú, tanto dentro como fuera; y á pesar de eso vemos que se le regala contratos por millones, sin establecer competencia alguna, por los precios más elevados; yo creo que jamás ha habido en el Perú compañía más venturosa y más enemiga del país. Pero si el Gobierno del Perú, teniendo del crédito el concepto que debe tener, el único concepto que la ciencia y la razón establecen, hubiese llegado á solución perentoria, en el caso, por ejemplo de pagar las 80,000 libras y exigir la construcción de los ciento sesenta kilómetros de línea férrea, ese mismo dinero se habría invertido en las líneas, el gobierno habría atendido su crédito, se habrían hecho las líneas y se le habrían pagado á la

compañía, lo mismo que hoy se le ha regalado, sin pago ni cancelación; se ha hecho pues el gasto y el sacrificio sin beneficio ninguno, sin aprovechar siquiera la fama de nación honrada y de bien. Si el Perú hubiese arreglado con la Peruvian el asunto, arreglable siempre á buenas ó á malas, porque para eso está el poder judicial, hoy tendría el Perú el medio más fácil y expedito de construir todas sus líneas sin sacrificio de su parte. Pero todavía es tiempo. Excelente señor, porque no es conveniente para un país tener una situación así indefinidamente, durante veinte años; todavía es tiempo de que el asunto se arregle, no digo si en buenas ó malas condiciones, porque á mí, ministro, poco me importa la buena ó mala voluntad de la Peruvian para arreglar la cuestión; el poder judicial es suficiente, porque aún en el caso peor de que el Perú perdiese el pleito; aún en este caso iría ganando respecto de la actual situación, porque perdido el pleito ya continuaría como hasta hoy, en que se le culpa de ser el causante, siendo lo contrario, y así recuperaría por entero su fama de hombría de bien; por consiguiente, en el peor de los casos gana con la solución del asunto, y por eso más me inclino yo por la judicial que por la vía de transacción; esto no es nuevamente dicho por mí, creo que hace años tuve ocasión de decirlo tratándose de un asunto análogo.

Voy ahora á reconocer la cuestión del crédito desde el punto de vista exterior. ¿Qué entiende el señor Ministro de Hacienda como el crédito en el extranjero? Cualquiera diría que lo que entiende su señoría en el crédito de un país es el concepto que en el extranjero se tiene formado respecto de la riqueza de este país, del orden y sabiduría de sus instituciones, de su amor por el trabajo, de su capacidad para producir y de su honradez para cumplir sus compromisos. Ese es el crédito, Excmo. señor; pero eso no se fabrica artificialmente, eso es el resultado de la acumulación de esas virtudes, durante mucho tiempo, porque la fama de hombre de bien no se conquista sino siéndolo mucho tiempo, y los países tanto como los individuos no recuperan su crédito por procedimientos artificiales; sólo lo recuperan de la manera que he indicado; es la única. Pero esa no es la manera que nos

propone el Gobierno; la fórmula del contrato aquel no es la que nos llevará al crédito. El Gobierno, el año anterior, nos presentó ese contrato de empréstito como una muestra de crédito; pero olvidaba que no se trataba sino de un contrato de prenda pretoria. El más infeliz harapienito que se presenta en una casa de préstamos, solicitando empeñar un buen reloj en diez soles, obtiene esta suma sin que el prestamista le pregunte siquiera cómo se llama, y si acaso le pregunta eso, será por el temor de que sea robado y venga la policía en demanda de la prenda. ¿Eso es crédito, Excmo. señor? ¿Ese es el crédito que nosotros vamos á buscar? Llamamos á una casa comercial y le entregamos nuestras rentas, no en parte, sino íntegramente para que las reciba porque nosotros somos tan tramposos que no tendremos la honradez suficiente para manejarla y entregarla toda. ¿Y es ésto crédito? Aceptar ésto, Excmo. señor, es aceptar sólo un baldón de ignominia para el país; esto sólo lo hacen repúblicas como Santo Domingo, que están en el último lugar en cuanto al concepto de su honradez, civilización y cultura; el Perú, ¿cómo vá á firmar un contrato semejante? Se me dirá que no se puede hacer el contrato de otro modo; pues que no se haga, cualquiera que sea, y por urgente que sea el fin que se busca, y mucho más cuando el propósito que se busca está muy lejos de constituir una necesidad urgente para el país.

Pero hay algo más; no sólo es por desgracia un contrato de prenda pretoria, es un contrato que en el Perú es muy conocido; un extranjero quizá no me entendería la palabra que voy á pronunciar, los peruanos si me entienden; es el "enganche" que se hace en la sierra; allí á un pobre indio se le sorprende en el momento que llega á su choza, la autoridad encargada del enganche le arroja cuatro, seis, diez, veinte soles por la ventana y le dice: mira ya estás enganchado para trabajar en las minas, irás el 15 de octubre, por ejemplo; desde ese momento el indio echa á llorar, porque sabe que está perdido; la vara de la autoridad está encima de él, y el 15 de octubre, por su voluntad ó por la fuerza tendrá que ir á trabajar por siete ú ocho reales diarios, irá allá á morir tal vez, y lo cierto es que ese infeliz no tuvo

parte alguna en el enganche; fué un subprefecto, y en nombre de la justicia se consumó ese atropello; estos atropellos se hacen continuamente en el Perú y el Gobierno no se preocupa de reprimirlos; eso sí, levantaría la confianza de cada ciudadano en el país y ello vendrá cuando se vea que la autoridad castiga esos atropellos, introduciendo el orden y la libertad, y con ello la ventura y la riqueza. ¡Cuán sencillo sería al Gobierno hacer eso! sería suficiente castigar á esos subprefectos que cometen tales atropellos; cosa tan fácil, para lo que no se necesita ni fusilarlos ni imponerles castigos violentos; á un subprefecto que se maneja mal sería suficiente con destituirlo apenas cometiera algún atropello; haciendo eso se contribuiría poderosamente á levantar la condición y el carácter del indio. Pero si el Gobierno, lejos de empeñarse en esto, va á celebrar un contrato de enganche, para la república misma; va á enganchar al Perú como nación va á englobarlo en esta forma, va á engancharla por tres millones de libras. (Prolongados aplausos.)

El señor **Presidente**.—Si su señoría se siente fatigado, continuará en la sesión de mañana.

El señor **Capelo**.—Muchas gracias, Excmo. señor.

El señor **Presidente**.—Se levanta la sesión.

Eran las 7 p. m.

Por la redacción.—

Víctor E. Ayarza.

40a. Sesión del viernes 5 de octubre de 1906

Presidencia del H. Sr. Dr. Barrios

Abierta la sesión, con asistencia de los honorables señores Senadores Carmona, Moscoso Melgar, Alvarez Calderón, Aspíllaga, Bernal, Bezada, Capelo, Carrillo, Coronel Zagarra, Elguera, Echeopar, Falconí, Icaza Chávez, Ingunza, Irigoyen López, Luna, Llosa, Matto, Morey, Menéndez, Olaechea, Orihuela, Peralta, Pérez, Ponce, Puente, Reinoso, del Río, Riva Agüero, Ruiz, Samanez, Solar A., Solar L. F., Sosa, Tovar, Trelles, Valencia Pacheco, Ward M. A., Ward J. F., García y Revoredo, Secretarios, se leyó el acta de la anterior y fué aprobada.

Se dió cuenta de los siguientes documentos:

OFICIOS

De cinco del señor Ministro de Justicia, manifestando que tan pronto como la Excmo. Corte Suprema emita el informe que le ha pedido, dará su opinión sobre los siguientes asuntos:

Reforma de los artículos 422 y 423 del Código de Enjuiciamientos en materia civil.

Adición á la segunda parte del artículo 39 del Código de Enjuiciamientos Penal.

Reforma de los artículos 1358 y 1372 del Código de Enjuiciamientos en materia civil.

Reforma de los artículos 284, 285 y 286 del Código Penal.

Modificación del artículo 7o. de la ley de 10 de diciembre de 1870, sobre imposición de multas á los litigantes que se desistan del recurso de nulidad.

A las Comisiones que pidieron los informes.

Del mismo, manifestando que emitirá el informe que se le ha pedido en el proyecto que crea una escribanía del crimen en la provincia de Huari, tan pronto como la Corte Superior de Ancash cumpla con absolver el que le ha pedido.

A la Comisión que pidió el informe.

Del señor Ministro de Hacienda, informando en el proyecto que arregla el examen de la cuenta general de la República y en el proyecto de presupuesto fiscal.

A las Comisiones Principales de Hacienda y Presupuesto.

Del mismo, enviando el proyecto de presupuesto departamental de Puno, para 1907.

A la Comisión Auxiliar de Presupuesto.

Del señor Presidente de la II. Cámara de Diputados, enviando en revisión los siguientes asuntos:

Aumento en Lp. 6 anuales el haber de cada uno de los porteros y alguaciles de los juzgados de 1a. instancia de esta capital.

A las Comisiones de Justicia y Auxiliar de Presupuesto.

Creación del impuesto del 2 por ciento sobre el producto líquido de los derechos de importación con que está gravada la mercadería que se interna por el puerto de Eten.

A la Comisión Principal de Hacienda.