

ir combinando líneas y trayectorias sin haber puesto los pies en ellas. (Aplausos.)

Más abajo dice:

"Para hacer el estudio del trazo preliminar, sería conveniente, como se deduce del plano topográfico, llevarlo por la parte baja de la margen izquierda del Perené y quizás si aún sería mejor hacerlo por la derecha, en que los terrenos son mucho más planos, habiendo pocos ríos que atravesar. Frente á Cuatziriqui, se cruzaría el Perené con un puente de 80 m. de luz."

Como se ve Excmo. señor, no hablo yo, están hablando otros, está hablando el representante del Gobierno que por consiguiente tiene la mente y traduce sus propósitos y están hablando los ingenieros que han ido á hacer esos reconocimientos. No se me impute, pues, que yo invente algo en favor de mi tesis. Estoy oncretándome á los hechos y de este terreno no me apartaré, porque creo que es el en que debemos situarnos y porque en él se puede ver clara y perfectamente de donde venimos y á donde vamos.

El señor **Presidente**.—SSa. quedará con el uso de la palabra, porque ya la hora es avanzada. Se levanta la sesión. (El señor Reinoso fué muy aplaudido y felicitado por los señores representantes.

Eran las 7 y 10 p. m.

Por la Redacción.—

Belisario Sánchez Dávila.

43a. sesión del martes 9 de octubre de 1906

Presidencia del honorable señor Barrios

Abierta la sesión con asistencia de los honorables señores Carmona, Moscoso Melgar, Alvarez Calderón, Aspíllaga, Bernal, Bezada, Capelo, Carrillo, Coronel Zegarra, Elguera, Echecopar, Falconi, Icaza Chávez, Ingunza, Irigoyen, López, Lorena, Luna Llosa, Mato, Morey, Menéndez, Navarrete, Olacoechea, Orihuela, Pastor, Peralta, Pérez, Ponce, Quezada, Reinoso, del Río, Riva Agüero, Rodulfo, Ruiz, Samanez, Seminario y V., Solar A., Solar Luis 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 Fomento, avisando que el cuerpo de ingenieros de minas ha mandado practicar los estudios para la obra relativa al aumento de las aguas del río Lambayeque, y que los enviará á la Cámara tan luego como éstos sean presentados á su despacho.

Con conocimiento del honorable señor Carmona, al archivo.

Del señor Ministro de la Guerra, informando en las siguientes solicitudes:

En la del teniente coronel graduado don Martín Gómez, fallecido ya, presentada á la Cámara el 28 de agosto de 1900.

En la de don Juan Alcántara, sobre pensión de invalidez.

En la del alférez don Baltasar Ramírez, sobre cédula de licencia indefinida.

En la de doña María Josefa, doña María Jesús y doña María Mercedes Calderón, sobre aumento de montepío.

En la del coronel don Eusebio Vega, sobre reconocimiento de servicios.

En la de doña María Grimanese Velasco, sobre revalidación de cédula de montepío.

En la de doña Benjamina Arrese viuda de Ramírez, sobre aumento de montepío.

A las Comisiones que pidieron los informes, los anteriores oficios.

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

Pensión de gracia, de Lp. 3 mensuales, á doña Grimanese Cortez.

Pensión de gracia de Lp. 6 mensuales, á las señoritas Rosa, Victoria y Rosaura Herrera.

A la Comisión de Premios estos oficios.

Pensión de montepío de Lp. 10 mensuales, á doña Victoria Almonte viuda de Balta.

Efectividad de la clase de coronel graduado don Francisco Bazo y Basombrio.

A la Comisión Principal de Guerra ambos oficios.

Indulto al reo Carlos Magari del tiempo que le falta para cumplir su condena.

A la Comisión de Justicia.

Del mismo, comunicando que esa Cámara ha sancionado lo resuelto por el Senado, en los siguientes asuntos:

Pensión de gracia de Lp. 20 mensuales, á la viuda é hijos del doctor don Cipriano Coronel Zegarra.

Aumento de montepío á doña Mercedes Rivero viuda del Calle.

Pensión de montepío á las señoras Rosa Mercedes, Flora y Luisa Távara.

Pensión de invalidez, de 50 centavos diarios, á don Manuel Bermúdez.

Abono de cuatro años en su libreta de servicios á don Pedro Emilio Dancuart.

Abono de 13 años, 2 meses de servicios á don Ernesto Zapata.

A sus antecedentes los anteriores oficios.

De los señores Secretarios de la honorable Cámara de Diputados, comunicando que ha recomendado á la Comisión Principal de Presupuestos, que emita preferente dictamen en el proyecto que crea una judicatura de primera instancia en la provincia de Yungay.

Con conocimiento del honorable señor del Río, al archivo.

DICTAMENES

De la Comisión de Redacción, en la ley que deroga la de 12 de noviembre de 1896 por la que se creó un impuesto al consumo de la chancaca en el departamento de Cajamarca.

De la misma, en la que vota Lp. 300 para la construcción de una cárcel en la ciudad de Lata.

De la misma, en la resolución que concede como premio á doña María C. Paz viuda de Torres, Lp. 300.

De la de Gobierno, en el proyecto que señala términos especiales en las elecciones para los departamentos de Loreto y San Martín.

De las de Obras Públicas y Auxiliar de Presupuesto, en el proyecto que vota una suma para la construcción de un puente sobre el río Chalhuanca.

De la Auxiliar de Presupuesto, en el proyecto que vota en el presupuesto departamental de Apurímac, una suma para la construcción de un puente en Choquehuanca.

A la orden del día los anteriores dictámenes.

PEDIDOS

El señor Luna, que tiene conocimiento de que á los empleados de la secretaría se les impone multas, co-

mo medida disciplinaria, y desea saber á cuánto asciende la recaudación de esas multas que se han impuesto en los últimos cuatro años, qué inversión se les ha dado, y por orden de quién se han impuesto; á fin de hacer un pedido en su oportunidad, con estos datos.

El señor Coronel Zegarra, se adhiera al pedido del honorable señor Luna, manifestando que ha tenido conocimiento también de que el año pasado se han impuesto un número considerable de multas y desea saber, con el señor Luna, cuál es el monto de ellas.

S. E. dice á sus señorías que últimamente el señor oficial mayor puso en conocimiento de la Comisión de Policía que había una cantidad no fuerte, proveniente de las multas impuestas á algunos empleados que faltan al servicio, y que la Comisión de Policía había acordado pasaran al fondo común.

El señor Luna, insiste en que se le dé conocimiento de las multas impuestas durante los cuatro años anteriores.

El señor Coronel Zegarra, agrega que sabe que ha habido empleado que ha sufrido multa de ocho á diez días, y pide que se dé á conocer el monto de las multas cobradas.

S. E. manifestó que próximamente se pondrían esos datos en conocimiento de sus señorías.

El señor Bernales, que hace ocho días pidió se pasara oficio al señor Ministro de Hacienda, solicitando ciertos datos sobre el empréstito de Lp. 600,000; y como hasta ahora no lo ha verificado, pide que se reiterar el oficio.

S. E. atendió el pedido.

El señor Coronel Zegarra, que ha visto publicado en uno de los diarios de esta capital un oficio del alcalde de Ancón referente al camino de Lima á ese puerto, para cuya compostura ha votado el Congreso una partida especial, con cargo al presupuesto departamental; y ha extrañado ver que el Sr. alcalde de Ancón en dos oficios sucesivos manifiesta que la junta no cumple con las leyes dadas por el Congreso, y que en vez de emposar las cantidades respectivas en la caja de depósitos y consignaciones, cuando llega la época de la liquidación del presupuesto, las considera en ésta como ahorros; y pide que se oficie

al señor Ministro de Hacienda para que obligue á la junta departamental de Lima á dar cumplimiento á las leyes del Congreso.

S. E. indicó á su señoría que pasaría el oficio pidiéndole informe sobre las causas que pudieran haber impedido ejecutar esas obras.

El señor Coronel Zegarra, dice que debe obligarse á la junta á que empose esas cantidades en la caja de depósitos y consignaciones, lo que no ha hecho; siendo esto tanto mas extraño cuanto que se le ha pedido informe dos veces y no ha contestado, así es que lo que pido es que el Gobierno obligue á esa junta á emitir el informe que se le ha pedido ó dar cumplimiento á las leyes.

S. E. contesta á su señoría, diciéndole que acaba de manifestar que no conoce el asunto sino por lo que ha visto publicado; de manera que se hace preciso oír al ministerio para que en vista de lo que diga pida lo conveniente y le parece lo más natural solicitar el informe.

El señor Coronel Zegarra, dice á S. E. que continuará acatando lo que disponga la mesa respecto de sus pedidos sobre el cumplimiento de las leyes.

El señor del Río, se adhiere al pedido del honorable señor Coronel Zegarra, agregando que hace dos años viene llamando la atención de la Cámara á fin de que se dé cumplimiento al decreto supremo que manda consignar en la caja de depósitos y consignaciones las cantidades votadas para obras públicas en los presupuestos departamentales, sin conseguirlo, lo que manifiesta que hay debilidad de parte del Ministerio de Hacienda ó que éste hace caso omiso de los acuerdos de las Cámaras; é insiste en que se pase el oficio al señor Ministro de Hacienda en términos precisos para que diga lo que hay al respecto.

S. E. ofreció que se pasaría el oficio en los términos indicados ya.

El señor Alvarez Calderón, que desde principios de la legislatura presentó un proyecto reformando la manera como se sancionan y estudian los presupuestos; que este proyecto pasó al Ministerio de Hacienda para informe, el que no se ha emitido hasta hoy; y pide que se pase oficio solicitando la pronta devolución del expediente.

S. E. hace presente á su señoría, que hace pocos días que el señor

Ministro de Hacienda emitió el informe y que ha dado cuenta de él.

El señor Coronel Zegarra, que se oficie al señor Ministro de Guerra, para que informe sobre los inconvenientes que ha encontrado para dar cumplimiento á la ley de 26 de enero de 1869, referentes á los vencedores del Dos de Mayo, que después ha sufrido modificación.

El señor Capelo, dice que los asuntos del presupuesto son para él de los de más vital importancia y por consiguiente desea que ellos queden resueltos; que ha presentado una moción sobre traslación de partidas en el presupuesto general, que después de haber pasado por todos los trámites va á acabarse la legislatura sin que sea resuelto; que también existe una moción del señor Alvarez Calderón que tiene igual importancia y que desea también que se resuelva; en tal virtud, pide á S. E. que en los pocos días que faltan para terminar el Congreso se sirva poner en debate la proposición á que se ha referido; y con el fin de que á la vez sea tratada la moción del señor Alvarez Calderón, solicita también que se consulte á la Cámara si se le dispensa del trámite de Comisión y se le ponga á la orden del día para que pueda ser discutido.

El señor Coronel Zegarra se adhiere á la petición del señor Capelo.

S. E. manifiesta al señor Coronel Zegarra, que como miembro distinguido de la Comisión Principal de Presupuesto podría influir sobre sus honorables compañeros para que expidieran dictamen en el proyecto del honorable señor Alvarez Calderón.

El señor Capelo, insiste en que se consulte á la Cámara la dispensa de todo trámite.

Hecha la consulta fué aprobada, quedando en consecuencia, la proposición del honorable señor Alvarez Calderón á la orden del día.

El señor del Río que hace cuatro años el Ministerio de Hacienda inició un expediente para el pago de sueldos devengados á muchos magistrados del Poder Judicial de las distintas Cortes de la república el que está á la orden del día y no se ha puesto en discusión á pesar de haberlo solicitado así el honorable señor Olacoechea hace 6 ú 8 días; y pide á S. E. se sirva ponerlo en debate en un momento oportuno.

S. E. le manifiesta á su señoría

que el expediente a que se ha referido está entre los que deben verse de preferencia como lo ha ofrecido á varios señores.

ORDEN DEL DIA

Sin discusión fueron aprobadas las redacciones siguientes:

Concediéndose un premio pecuniario á María C. Paz viuda de Torres

El señor Secretario leyó:

Lima, etc.

El Congreso atendiendo al mérito de los servicios prestados á la nación por el teniente don José A. Torres Paz, muerto en la batalla de Miraflores; y en ejercicio de la atribución que le confiere el inciso 23 del artículo 59 de la constitución, ha resuelto conceder á su señora madre doña María C. Paz viuda de Torres, como premio la suma de trescientas libras, sin que por esta gracia se afecte la pensión de montepío que percibe.

Exemo señor:

Lo comunicamos, etc.

Dios guarde á V. E.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 5 de octubre de 1906.

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

£ 300 para una cárcel en Llata.

El Congreso, etc.

Ha dado la ley siguiente:

Artículo único.—Vótase por una sola vez en el presupuesto general de la república la cantidad de trescientas libras para atender á la construcción de una cárcel en la ciudad de Llata capital de la provincia de Huamán, en la cual se cuidará de establecer la conveniente separación para los detenidos de uno y otro sexo.

Comuníquese, etc.

Dada, etc.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 5 de octubre de 1906.

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

Derogando la ley que creó el impuesto á la chancaca en Cajamarca.

El Congreso, etc

Ha dado la ley siguiente:

Artículo único.—Derógase la ley de 12 de noviembre de 1896, en virtud de la cual se creó un impuesto al consumo de la chancaca en el departamento de Cajamarca.

Comuníquese, etc.

Dada, etc.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 5 de octubre de 1906.

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

Reformando la ley orgánica de municipalidades en cuanto al examen de las cuentas de estas instituciones.—Se aprueba el proyecto.

El Congreso, etc

Considerando:

Que es conveniente reformar la ley de municipalidades en cuanto al examen y glose de las cuentas de las tesorerías de esa institución.

Ha dado la ley siguiente:

Artículo 1o.—Los tesoreros de los concejos provinciales cerrarán sus cuentas el 30 de junio de cada año, y las pasarán debidamente documentadas á la alcaldía para que las remita al tribunal mayor de cuentas, cuando más el 1o de agosto.

Art 2o.—El tribunal mayor procederá en este punto de la misma manera que lo hace con las demás cuentas de las oficinas fiscales.

Art 3o.—Quedan derogados los artículos 115, 116 y 117 de la ley orgánica de municipalidades.

Comuníquese, etc.

Romero.

Rubricado al margen por S. E. Ministerio de Gobierno.

Lima, 2 de agosto de 1906.

Señores secretarios de la H. Cámara de Senadores.

Los artículos 115, 116 y 117 de la ley orgánica de municipalidades estatuyen la manera como deben los tesoreros de la institución rendir sus cuentas, operación que debe quedar concluida cuando la revise la Junta Departamental.

Bien se comprende que, el legislador, al sancionar sea ley en 1873, y al reformarla en 1892, quiso que los síndicos fueran los glosadores de dicha cuenta, el Concejo el que

resolviera lo conveniente respecto del exámen practicado, y la junta departamental la que expidiera el fallo definitivo, por mantener intactas la autonomía é independencia de esas corporaciones, y así dejar establecido, en forma conveniente para el bien de los pueblos, la verdadera descentralización local.

Empero, en los años 32 corridos desde 1873 se ha observado, que es muy raro que las prescripciones de la ley en materia de cuentas municipales tengan cumplimiento, pues en la mayoría de los concejos los fondos se invierten sin q' los tesoreros exhiban nunca sus libros, para que deduzcan y hagan efectivas las responsabilidades de esos empleados ó de los funcionarios que las hubieran asumido; creándose con ello efectivo daño para las localidades, que no utilizan debidamente la renta administrada por sus personeros, y que permanecen por esa causa en deplorable atraso.

Cree el gobierno, por este motivo, que es llegada la ocasión que el congreso reforme las enunciadas prescripciones de la ley orgánica, en el sentido del proyecto que acompaño, esto es, para que el Tribunal Mayor de Cuentas reempalce á los síndicos, á los concejos y á las juntas departamentales en el glose de las cuentas aludidas.

En la memoria que os he presentado me refiero á la inconveniencia del procedimiento actual; porque, en verdad no se explica que los síndicos que intervienen en los desembolsos, sean los mismos que los juzgan; y que los concejos que los acuerdan y decretan, los que posteriormente los aprueban.

El proyecto del Gobierno no persigue más que la corrección y darla á un procedimiento no es interrumpirlo, ni siquiera atacarlo. Sometiendo esas cuentas á un juez técnico y severo como Tribunal Mayor, ni se restringen las facultades legales de los concejos, ni se interrumpe tampoco la autonomía que les da la ley. Los fondos que ellos suministran son también del Estado provenientes de las contribuciones que los ciudadanos allegan para el progreso de las localidades; y si todos los que manejan fondos del Estado rinden sus cuentas ante el Tribunal Mayor, como lo preceptúan los primeros artículos del re-

glamento de 24 de enero de 1876,—bien se puede introducir la reforma proyectada, con ventaja positiva resultante. Quiere decir que los concejos acordarán, con independencia sus desembolsos y los practicarán sin cortapisas; pero las cuentas serán vistas, examinadas y aprobadas por agena entidad oficial, para descubrir si esos concejos se han extralimitado de sus facultades.

En este caso serán declarados responsables, porque su autonomía no va hasta permitirseles una acción tan libérrima, que la ley quede completamente burlada en sus acuerdos.

Sírvanse, pues, U.S.S. HH. dar cuenta á la honorable Cámara, para que en su alta sabiduría se digne sancionarlo que viere mejor en este punto.

Dios guarde á U.S.S. HH.

Eulogio I. Romero.

H. Cámara de Senadores
Comisión de Gobierno

Señor:

Se halla pendiente de la legislatura pasada, el proyecto presentado por el Ministro de Gobierno, de acuerdo con S. E. el presidente de la república, por el que se modifican los artículos 115, 116 y 117 de la ley orgánica de municipalidades, determinando la manera como deben los tesoreros de esas instituciones rendir sus respectivas cuentas.

Muy fundadas son las consideraciones que se aducen en la nota de remisión, en favor de este proyecto, que impone á los tesoreros municipales á que cierren sus cuentas el 30 de julio de cada año, luego pasarlas debidamente documentadas á la alcaldía, para que por este despacho se remitan al Tribunal Mayor de cuentas cuando más tarde el primero de agosto.

Ojalá que el proyecto de la importancia y conveniencia de éste hubiera merecido ya la sanción del congreso; algunos miles de soles se hubieran ahorrado y el servicio comunal de la República habría mejorado notablemente. Para nadie es un secreto que la forma establecida actualmente en la rendición de las cuentas municipales hace ilusoria ó cuando menos difícil llevar á cabo la responsabilidad de los tesoreros, quienes salvo honrosas excep-

ciones se leudan bien poco de rendirlas con la exactitud y escrupulosidad que tan sagrados intereses reclaman. Según el reglamento de 9 de febrero de 1841 el Tribunal Mayor de Cuentas tiene por objeto examinar y juzgar las cuentas que deben rendir todos los administradores de las rentas públicas, que en su calidad de tales manejan los dineros del pueblo. En tal sentido el referido Tribunal viene conociendo no sólo la inversión de las diversas partidas del presupuesto general, sino también de los presupuestos departamentales, de los de las beneficencias y de las diversas universidades de la república. Solo se han sustraído merced á las disposiciones cuya derogación se solicita, del examen y juzgamiento las cuentas de los municipios. Es ya tiempo de que este mal se remedie y á ello atiende el proyecto que sos ocupa.

En todas las cuentas municipales se exige para su pago el conforme del síndico y el Vo. Bo. del alcalde del concejo. Sólo con tales requisitos se procede al abono de aquellas. Como se vé, es insostenible que le que ordena el pago de una cuenta se convierta posteriormente en virtud del artículo 117 de la ley orgánica de municipalidades vigente en juez de sus propios actos. De allí depende que en la mayoría de los concejos no se toman los administradores de las rentas del pueblo el interés que estas requieren y que queden en la mayor impunidad las responsabilidades que las afectan, dañando así á las localidades positivamente que por tal motivo viven sumidas en el mayor atrazo.

La Comisión de Gobierno cree de su deber apoyar decididamente este proyecto, para que una vez sancionado vayan al estudio y fallo del Tribunal Mayor de Cuentas, las correspondientes á los concejos municipales. El beneficio que de esta medida se obtenga no se hará esperar mucho; los tesoreros procederán entonces con mayor celo y cautela que hoy; se evitarán los frecuentes desfalcos que han venido ocurriendo á la sombra de la ineficacia de las disposiciones vigentes y el dinero que los pueblos apartan haciendo un sacrificio, para beneficiar á sus respectivas localidades no se dedicarán en lo sucesivo á fines distintos á aquellos á que fueron destinados.

Es en mérito de estas consideraciones que vuestra Comisión opina porque prestéis aprobación á los tres artículos de que consta el proyecto del Ejecutivo á que se contrae este dictámen.

Dése cuenta.

Sala de la comisión.—Lima, setiembre de 18 de 1906.

(Firmado)—Telémaco Orihuela, Severiano Bezada.

El señor Presidente.—Se pone en debate el proyecto del Ejecutivo reformando la ley orgánica de municipalidades, en cuanto al examen de las cuentas de las tesorerías, apoyado por la Comisión de Gobierno de esta H. Cámara.

El señor Coronel Zegarra.—Yo desearía saber, de los miembros de la Comisión, el *modus operandi*, la manera como se va á llevar á cabo este examen en el Tribunal Mayor del ramo. Deseo conocer, además, los plazos y las dificultades ó facilidades que hayan para el cumplimiento de esta ley.

El señor Orihuela.—La Comisión no se ha ocupado del punto indicado por el honorable señor Zegarra, porque el Tribunal Mayor de Cuentas posee en sus atribuciones los medios de requerir á los responsables para rendir sus cuentas y hacer que cumplan sus obligaciones; por consiguiente, una vez dada la ley, el Tribunal Mayor de Cuentas, en ejercicio de sus atribuciones, aplicará los procedimientos que tiene en sus manos para obligar á las municipalidades á rendir sus cuentas.

El señor Coronel Zegarra—Excmo. señor: Yo pedí esos datos á la Comisión, porque al leer la memoria que ha presentado el Presidente del Tribunal Mayor de Cuentas, veo que ese Tribunal está muy recargado de labores y que tropieza con grandes dificultades para el examen de las cuentas que hoy se le presentan, de manera que, si se le agrega el trabajo de examinar las de cien municipalidades más, no sé en qué tiempo lo vaya á poder hacer. Creo, por lo tanto, que hay imposibilidad material para dar cumplimiento á esta ley y como no damos leyes, solo por el gusto de tener una más, me parece que el Congreso pierde su tiempo inútilmente en discutir este proyecto.

En la memoria del Tribunal se ve

el enorme trabajo que esa oficina tiene en la actualidad, pues, de las 5000 cuentas que existen para su examen apenas ha podido resolver 500 el año pasado. ¿Qué podrá hacer ese Tribunal si todavía le agregamos las cuentas de cien municipalidades más? Es imponerle una obligación imposible de cumplir.

Habría necesidad de consignar un artículo en el que se agregaran ó vocales más para atender el examen de estas cuentas, pero tal como está el proyecto á nada conduce.

El señor del Río.—Es de pública notoriedad que está pendiente la reorganización y reforma del Tribunal Mayor de Cuentas, de manera que al ocuparnos de esta reforma, no era posible introducir un artículo referente á ese tribunal, cosa completamente extraña al asunto.

Si el honorable señor Coronel Zagarra cree que las cuentas no podrán ser examinadas por el tribunal, tiene el remedio en las manos; presente su señoría un proyecto reorganizando esas oficinas y yo lo acompañaré, pero no impida que se apruebe el proyecto en debate.

Se trata de las cuentas de las municipalidades que hoy deben examinar las juntas departamentales, pero que son muy pocas las que llenan cumplidamente este deber, de modo que esas cuentas quedan ignoradas de la autoridad superior y sin conocer por lo tanto si están bien ó mal administradas.

Para remediar ese grave mal es que se reforman los artículos de la ley de municipalidades que imponen tal obligación á las juntas departamentales, trasladándola al Tribunal Mayor de Cuentas, que es por su naturaleza el llamado á entender en estos asuntos; que el Tribunal esté recargado de labores no es un inconveniente, porque, como he dicho, basta con reorganizarlo dotándolo del personal suficiente, y con eso se habrá salvado el obstáculo manifestado por el señor Coronel Zagarra.

El señor Elguera.—Yo participo por entero de las opiniones del señor Coronel Zagarra. Vamos á dar una ley gravando el presupuesto con nuevos empleados, creando una nueva oficina, sin objeto alguno, y quizá para que las cuentas municipales no sean examinadas por nadie, mientras

que hoy lo son por las juntas departamentales.

El asunto no es tan sencillo como parece, envuelve un gravamen para el Estado, que no se sabe á cuánto ascenderá y dificulta ó hace ilusorio el que las cuentas de los municipios sean examinadas.

El señor del Río.—El temor que tiene el honorable señor Elguera no es explicable, tratándose de la buena administración. Dice su señoría, que creándose nuevos empleos se hace más gravoso el presupuesto, pero yo pregunto ¿cómo nos fijamos en que se grava el presupuesto con dos empleados, y no nos fijamos en esto, para dar gracias sin número, y conceder pensiones?

Tratándose de la buena administración, no es, pues, aceptable el argumento del honorable señor Elguera.

El señor Coronel Zagarra.—Yo no he dicho que la ley es mala, lo que he dicho y he mantenido es que no es una ley práctica, y que aprobar este proyecto, es dictar una disposición para que no se cumpla; eso es lo que he sostenido, Excmo. señor.

Hoy las municipalidades pasan sus cuentas á las juntas departamentales y éstas son las que las examinan y observan; por último, hasta dan la venia para el cumplimiento de muchos de los gastos que tiene que verificar la municipalidad. Ahora ese poder revisor, no se considera bastante bueno, y se busca otro; pero si se busca otro, búsquese uno que prácticamente vaya á ejercer ese control, porque ¿qué haríamos mañana, si en cumplimiento de esta ley, las municipalidades no pasaran ya por conducto de la junta departamental sus cuentas, sino que las mandaran al Tribunal Mayor de Cuentas, y éste no pudiera revisarlas oportunamente? Dado el recargo de labor que pesa sobre esa oficina, ¿para cuando se reservaría la revisión de las cuentas de las municipalidades? ¿No es cierto que el examen se hace más rápido hoy, y que si hay alguna falta, puede descubrirse más pronto, remitiéndose las cuentas á las juntas departamentales, que mandándolas al Tribunal de Cuentas, para que al cabo de dos años, si alcanza el tiempo y les llega su turno, se descubra una falta? ¿Sería oportuno aplicar el re-

medio dos años después de la época en que esto debió realizarse?

Véase, pues, que esta ley no va á ser práctica y es por esto que considero que no debe aprobarse.

El señor Orihuela.—Los señores senadores que han tomado la palabra en contra de este proyecto han considerado que no es práctico, que no es realizable, pero no han desconocido por eso el principio en que se funda y la razón que ha tenido el Gobierno para presentarlo. Ni podría ser de otro modo, porque este proyecto de ley se funda en principios que no pueden ser desconocidos en ninguna legislación; en el principio de que todo el que administra rentas públicas debe dar cuenta de su administración, y ¿quién sería capaz de oponerse á este principio?

En la actualidad los tesoreros de los concejos provinciales rinden sus cuentas ante los concejos mismos, pero como no son solamente los tesoreros los responsables, sino también el alcaide y síndicos que ordenan los gastos municipales, resulta que estos funcionarios hacen el doble é incompatible papel de juez y parte en el juzgamiento de las cuentas.

Situación tan anormal, no ha podido menos que traer mil escándalos, que no es necesario que yo los venga á exponer aquí, porque los representantes que vienen de todos los puntos de la República saben muy bien cuántos son los que se cometen en todas partes, justamente por esta razón, porque no se hace efectivo ese principio de responsabilidad de los administradores de fondos públicos.

El único argumento que se presenta en contra del proyecto es que no sería práctico, porque el tribunal de cuentas tiene tantísimas que juzgar que materialmente no le alcanza el tiempo para examinar las noventa y tantas que se le remitirían todos los años de los concejos provinciales de la República. Pero esta objeción es inútil, Excmo señor. La misma objeción se presentó cuando se dispuso que los cónsules rindieran sus cuentas ante el Tribunal Mayor del ramo y no ante el Ministerio de Relaciones Exteriores; se decía que los consulados eran muchos, y que por esto sus cuentas no podrían revisarse oportunamente vendiendo á ese tribunal; pero se ha visto, en el poco tiempo

transcurrido, que las cuentas de los consulados se examinan de una manera muy inmediata y que el control de ese tribunal apesar de que dejaba tanto que desear ha hecho mejorar notablemente las prácticas de todos los consulados del Perú. Estoy seguro que lo mismo sucederá con las cuentas de los concejos provinciales.

Si es cierto y lo reconozco, que el funcionamiento del Tribunal Mayor de Cuentas no es lo que debería esperarse y lo que exige la buena administración de las rentas públicas no hay cosa más sencilla que ocuparse de su reforma y que se apruebe un nuevo reglamento del Tribunal Mayor de Cuentas; pero no es posible que, mientras se apruebe esta reforma se deje de establecer la responsabilidad de los concejos provinciales, obligándolos á rendir sus cuentas ante el Tribunal Mayor del ramo.

No es posible mezclar en la ley de municipalidades disposiciones sobre la organización del Tribunal de Cuentas. Impedir que las cuentas de los concejos provinciales sean rendidas ante el Tribunal de Cuentas por que éste no tiene tiempo para juzgarlas, sería lo mismo que, reconociendo que se cometen muchos delitos en el Perú, no se estableciesen penas, porque no teníamos jueces que se ocuparan de su juzgamiento, porque los que hay están ocupados de juzgar otros delitos. Si se cometen delitos hay que tener tantos jueces cuantos sean necesarios para juzgarlos; y si se ve que hay malversación de las rentas municipales habrá que dotar al tribunal del ramo, del número competente de magistrados para el juzgamiento de las cuentas municipales.

El Tribunal Mayor de Cuentas es una institución importantísima, puesto que se ocupa de juzgar la legalidad con que se invierten todos los dineros públicos; en él está la garantía de los contribuyentes del Perú; y si ahí no hay garantía ¿en dónde iremos á buscarla? Excmo. Sr? nosotros queremos que así como están rodeadas de garantías las contribuciones que se pagan al Estado, también se rodee de éstas á las rentas de los concejos provinciales. Pero si es una ilusión el juzgamiento de las cuentas por el Tribunal del ramo, declararemos de una vez, que no

hay garantía ninguna para el juzgamiento de la inversión de las rentas públicas que existen en el Perú.

Yo reconozco que el Tribunal Mayor de Cuentas tiene defectos en su organización, pero eso no es un motivo para rechazar este proyecto; el Senado está en el deber de ocuparse de la reforma de ese Tribunal, pero ese deber no es impedimento para que hoy apruebe este proyecto según el cual se introduce garantía y orden en la administración de las rentas municipales.

El señor Coronel Zegarra.—El señor Orihuela no ha indicado el modo de remediar el mal que yo he anotado; yo me he referido á la gran labor que hay en el Tribunal Mayor de Cuentas, y si esta se va á recargar, el resultado será que no podrá atender al examen de las cuentas municipales y por consiguiente no habrá ni la garantía que hoy existe de que esas cuentas se examinen por las juntas departamentales y se examinen inmediatamente.

Basta echar una ojeada sobre la tabla presentada por el Presidente del Tribunal Mayor en su última memoria, para comprender lo que esa dificultad significa. Aquí tenemos en la columna de las cuentas presentadas en el último año 5,604 cuentas y examinadas solo 554; de manera que si les agregamos las de 100 provincias más, será imposible que las municipalidades más, será imposible que examinen.

Después tenemos aquí en otras columnas, causas para sentencia después de haber seguido todos sus trámites 1,537; en tramitación 490; y sentenciadas 624.

Basta la enumeración de estas cifras para ver que es imposible que se puedan examinar esas cuentas, lo que dará lugar á que se queden sin examen, porque aprobada esta ley, ya no podrán las juntas departamentales hacer el examen que hoy verifican.

Yo llamo la atención de la Comisión y de la Cámara sobre este punto, porque no creo conveniente que demos una ley sin objeto práctico alguno.

El señor del Río.—Yo considero conveniente dar esta ley antes de que se reforme el Tribunal de Cuentas; de ese modo sea el Legislativo ó el

Ejecutivo, viendo el gran número de expedientes que tiene el Tribunal de Cuentas sin poderlos resolver aumentará el número de sus empleados.

El señor Elguera juzga á todas las municipalidades por la de Lima, sin fijarse en que las provincias no pueden estar en esa condición; pero yo pregunto á los señores Coronel Zegarra y Elguera: ¿actualmente se examinan las cuentas de las municipalidades? Nó. Excmo. señor, y tan no se examinan, que los representantes del Cuzco se han visto obligados á consignar una partida que no es de ley, ni se ha consignado en ningún presupuesto, para crear un empleado ad hoc que examine las cuentas de las municipalidades, convencidos de que la junta departamental jamás verifica ese examen, ni es posible. Excmo. señor, que lo haga, porque cada departamento tiene 4, 5 ó más provincias, y como el cargo de delegados es concejil, los delegados son hombres ocupados, nombrados por la misma municipalidad, pero en fin va ese argumento lo ha contestado el H. Sr. Orihuela manifestando q' no se puede ser juez y parte en una causa, pero lo natural es suponer que ningún delegado vaya á ocupar su tiempo en revisar cuentas por amor al arte.

Lo práctico es que ese examen pase al Tribunal Mayor, donde hay empleados á los que se les remunera para que se ocupen exclusivamente del examen de cuentas; pero sostener que las cuentas municipales las examinen los delegados departamentales, es querer que el mal actual se perpetúe, y que ese examen, quede para que las juntas departamentales lo verifiquen en las calendas griegas, mientras que el Tribunal de Cuentas, si no hace el examen en un año lo hará al siguiente.

El señor Capelo.—Creo fundadas las razones dadas por los señores que me han precedido en el uso de la palabra, pero en mi concepto el proyecto presentado no responde al mal que se trata de curar.

El argumento del señor Coronel Zegarra es incontestable: el Tribunal Mayor de Cuentas tiene 5000 cuentas pendientes y no despacha en un año sino 500. Por consiguiente dentro de diez años resolverá las que

hoy se presenten. ¡Vamos, pues, á someter á las municipalidades á un Tribunal que juzgará sus cuentas dentro de diez años? Se nos dice: es que se modificará la organización del Tribunal Mayor de Cuentas; yo contesto, que se modifique primero, que se haga la máquina apta para el servicio y entonces se le dará esta nueva función, pero, si además del servicio que actualmente tiene le vamos á echar encima este otro no cumplirá con él.

La verdad es que la raíz del mal no está en que no se juzguen las cuentas, sino en que la mayor parte de las municipalidades son falsificadas, y por consiguiente no reúnen un personal suficientemente respetable para servir de garantía al manejo de las rentas que tienen entre manos. Que no sean falsificadas las municipalidades y nadie se quejará del manejo de las rentas; porque, cuando se reúne lo mejor en una corporación, su manejo es bueno.

Se ha hablado aquí del manejo de las juntas departamentales. Las juntas departamentales, indudablemente, pueden examinar esas cuentas con más aptitud, porque aunque sean formadas por delegados de los concejos provinciales, ese argumento es capcioso. En una junta de departamental compuesta de diez delegados puede haber uno en favor, el de la provincia juzgada, pero pueden haber en contra los 9 restantes, los de las otras provincias, pues no podemos suponer que fuesen diez bribones que se pusiesen de acuerdo para decir: yo te apruebo la tuya pero tu me apruebas la mía.

La junta departamental reúne las condiciones suficientes para juzgar esas cuentas en justicia y sin apasionamiento.

Si en el Cuzco no se han podido juzgar esas cuentas en la junta departamental por la falta de un empleado, han hecho bien los señores representantes del Cuzco al proponer que se cree ese empleado; porque es claro que los miembros de la junta departamental q' han de hacer ese examen, no son empleados.

Quiere decir, que, para examinar las cuentas municipales se necesita un empleado por cada departamento ó en el Tribunal Mayor de Cuentas ó en la junta departamental; pe-

ro de todos modos hay que crear esos cargos, por qué el tribunal actual, no pueda realizar esas funciones; por consiguiente hay necesidad de crear veinte empleados, y mientras no se haga eso, el proyecto no remedia el mal que se señala.

El remedio no está en eso. Yo tengo mis ideas á este respecto; yo creo que el manejo de fondos está más garantizado cuando no hay inspectores que las examinen; porque cuando hay inspectores, poner su visto bueno y queda tapado el muerto y quien lo lleva; mientras tanto, cuando no los hay, la responsabilidad del código está vigente tantos años, y cualquiera que conoce un delito puede llevar á la cárcel al tesorero, y ese temor es garantía más eficaz.

Me parece, pues, que el proyecto debe aplazarse hasta que venga otro diciendo con qué personal hará el Tribunal Mayor de Cuentas el examen de las cuentas municipales. Pido á V. E. que consulte el aplazamiento.

El señor Elguera.—Yo he estado porque se examinen las cuentas sin acordarme de la municipalidad de Lima. Yo veo que las cuentas pueden ser examinadas unas y otras no por las juntas departamentales, mientras que en el tribunal mayor no será juzgada ninguna. Y aquello de que el Tribunal Mayor de Cuentas ha dado buen resultado en el examen de las cuentas consulares, no tiene ningún mérito, porque á ese tribunal se le agregó un contador y un auxiliar con este objeto, de manera que para el examen de las cuentas municipales habría que agregar cuando menos los mismos empleados. Si no se hace así vendrá el término de la prescripción antes que el tribunal se haya ocupado de las cuentas municipales.

El señor Orihuela.—El honorable señor Elguera ha dado con la solución de este asunto recordando que con agregar un contador y un auxiliar al Tribunal Mayor de Cuentas ha sido suficiente para el examen de las cuentas consulares. Pues lo mismo puede hacerse ahora para el examen de las cuentas municipales; y si no es bastante un contador, se agregarán dos ó tres; eso no es dificultad.

Extraño mucho que mis honorables compañeros hayan incurrido en una contradicción. El honorable señor Capelo ha dicho que las juntas departamentales son más competentes para hacer ese examen que el Tribunal Mayor de Cuentas y, sin embargo, pide su señoría el aplazamiento del proyecto hasta que se presente un proyecto reorganizando el Tribunal Mayor del ramo.

Yo aseguro á mis honorables compañeros q' aun antes de q' el Tribunal Mayor de Cuentas expida una sola sentencia en las cuentas municipales ya se habrá regularizado la contabilidad de las municipalidades simplemente con la presentación de las cuentas ante el Tribunal, porque sabido es que ante las juntas departamentales no se presentan siquiera las cuentas de las municipalidades; no solo no se examinan, sino que no se presentan.

Cuando el Presidente del Tribunal Mayor de Cuentas en ejercicio de sus atribuciones mande notificar á las municipalidades la obligación de rendir sus cuentas; y cuando después de vencido el plazo les aplique los aperebimientos y apremios que tiene facultad de aplicar habremos dado el más grande paso para regularizar la administración municipal. Estoy seguro de que presentadas las cuentas pocos serán los reparos que merezcan.

La dificultad se habrá vencido con solo conseguir su presentación ante nuestra corte de cuentas.

El señor Capelo.—El señor Orihuela sin fijarse defiende una ley que es un nuevo eslabón de la cadena de la centralización administrativa que se quiere establecer; no se fija que la tendencia á la centralización en todos los ramos, es una tendencia que ahoga á los pueblos. Todo se quiere trasladar á Lima; parece que todos los pueblos del Perú no deben tener vida, que todos los pueblos del Perú son compuestos de bribones, y que de ellos no se puede sacar juntas departamentales, no se pueden sacar municipalidades, no se puede sacar tampoco inspectores de instrucción; hasta eso tiene que mandarse de Lima. No se fija el señor Orihuela, hasta donde vamos á parar con un sistema semejante.

Yo he apoyado un argumento del

señor Coronel Zegarra que es preciso que se tenga en cuenta: que la inmensa cantidad de cuentas que tiene que examinar el Tribunal Mayor de Cuentas, hacen ilusorio este proyecto. Ese tribunal, de cinco mil cuentas que tiene por examinar, no examina sino quinientas por año. Se trata pues, de una ley que no puede cumplirse, porque ni en diez años podría examinar el Tribunal Mayor de Cuentas todas las que en un año le manden las municipalidades, y el Senado no puede aprobarla.

Si al lado de ese proyecto se manda otro reformando el Tribunal Mayor de Cuentas, entonces el proyecto tendría el defecto de la centralización, pero no dejaría de ser práctico; de manera que debemos aplazar este proyecto hasta que se presente otro que lo haga racional; aprobarlo quiere decir que se deja constancia del vehementemente deseo de centralizarlo todo y de quitarle á las provincias hasta el último átomo de vida independiente que les queda.

Este proyecto, pues, se debe aplazar hasta q' se presente otro aumentando el personal del Tribunal Mayor de Cuentas, de manera tal que permita el examen de esas cuentas de las municipalidades de la República.

El señor Orihuela.—En esta vez se ha descubierto el verdadero móvil del honorable señor Capelo al oponerse al proyecto; le encuentra el defecto de ser centralizador, y él está por la descentralización. Pero yo le advierto á su señoría que tratándose de administración de justicia, es preciso resignarse á la centralización, por que si no fuera así, mejor sería suprimir la Corte Suprema.

El señor Capelo.—(Por lo bajo)—Pero hay Cortes Superiores.

El orador.—(Continuando).—Hay Cortes Superiores en muchas partes, pero Corte Suprema no hay sino una sola, que está en Lima; por consiguiente en materia de justicia tenemos la centralización. No es esta centralización porque no se pueda conseguir en las provincias quienes administren justicia con honradez y acierto; si existe esa centralización es porque debe haber uniformidad en el modo de dar á cada uno lo que es suyo.

El señor Capelo concluyó oponiéndose.

dose á esta centralización, ó lo que es lo mismo, al sostener que deben ser las juntas departamentales las revisoras de la cuentas municipales, se ha puesto en contradicción consigo mismo y con el proyecto que ha presentado sobre supresión de las juntas departamentales. En concepto de su señoría las juntas departamentales son incapaces para todo y deben ser suprimidas, pero son excelentes para juzgar las cuentas municipales y no debemos privarlas de esa facultad.

Nos ha repetido el señor Capelo el argumento de que el Tribunal Mayor de Cuentas tiene cinco mil que examinar y que solo despacha quinientas por año. Esa proporción no es exacta, en primer lugar; en segundo lugar, yo le advierto á su señoría que es muy fácil aumentar el número de contadores del Tribunal Mayor de Cuentas; el Gobierno tiene ya una autorización dada por el Congreso para presentar la reforma de ese tribunal, y no dudo que presentará la reforma en términos que satisfaga el fin de su creación.

Consultado el aplazamiento solicitado por el honorable señor Capelo fué desechado.

— Puesto al voto el proyecto en debate fueron aprobados sucesivamente los tres artículos de que consta.

Dice el proyecto aprobado:

Artículo 1o.—Los tesoreros de los concejos provinciales cerrarán sus cuentas el 30 de junio de cada año, y las pasarán, debidamente documentadas á la alcaldía, para que las remita al Tribunal Mayor de Cuentas, cuando más el 1o. de agosto.

Artículo 2o.—El Tribunal Mayor de Cuentas procederá en este punto, de la misma manera que lo hace con las demás cuentas de las oficinas fiscales.

Artículo 3o.—Quedan derogados los artículos 115, 116 y 117 de la ley orgánica de municipalidades vigente.

Empréstito de £ 3.000,000.—Continúa el debate

El señor **Presidente**.—Estando presentes los señores Ministros de Hacienda y de Fomento, continúa el debate le la autorización solicitada por el Ejecutivo para contratar un empréstito de tres millones de libras.

El honorable señor Reinoso que

había quedado con el uso de la palabra puede hacer uso de ella.

El señor **Reinoso**.—Excmo. señor. Voy á tener que hacer una ligera digresión con harto pesar mío, porque se refiere á mi humilde persona. Se ha calificado mi actitud de ayer como de queja. Yo no me quejo Excmo. señor; yo acepto la situación tal como es; yo estoy en mi puesto con perfecta tranquilidad. Yo sé bien que el camino del deber está lleno de abrojos; pero no me bajo á apartarlos por no inclinarme, porque no importa que las plantas sangren cuando hay el propósito de llegar al término de la carrera con la frente erguida y limpia. (Aplausos.)

Continúo en mi tesis de ayer Excmo. señor. Creo haber demostrado con la lectura de los documentos oficiales que hice en la sesión de ayer, que el criterio del Gobierno, cuando se discutió la ley de ferrocarriles era que no se daría un paso adelante antes que estuvieran realizados los estudios técnicos; que los informes de los ingenieros Cipriani y Kaufmann lo ofrecían garantías para la construcción inmediata de ferrocarriles, sino que revestían los caracteres de un simple reconocimiento. Como decía, estas afirmaciones no son mías, constan en los documentos; á q' tuve el honor de dar lectura.

Yo debo probar, Excmo. señor, que los estudios del ferrocarril al Oriente no han sido hechos, que los presupuestos á que se refiere el artículo 8o. de la ley de 30 de marzo de 1904, no están formulados y que los informes que se han presentado con el carácter de presupuesto son informes de juguete no son serios.

La cuestión del ferrocarril al Oriente, técnicamente considerada, adolece de defectos capitales; primero, por falta de estudios técnicos; segundo, porque no se ha determinado la ubicación de la línea. ¿Dónde debe ubicarse, en el norte ó en el sur, ó en cuál de los puntos del centro? ¿Cuál de las vías se va á elegir, la del Ucayali ó la del Huallaga? No se han hecho estudios á este respecto, y naturalmente no hay como elegir lo mejor, lo más conveniente, lo más práctico y económico y lo más positivo para los intereses del país. No se sabe. Excelentísimo señor, de dónde debe

arrancar ni donde debe llegar; la organización de los estudios ha sido, pues, mala. Se ha querido efectuar estudios definitivos y se están llevando á cabo en la actualidad unos que se pretende tengan ese carácter, cuando no pueden tenerlo, porque se fundan en un simple reconocimiento. Cualquiera que sepa ó que haya ligeramente leído lo que se requiere para la construcción de un ferrocarril sabrá que hay que verificar cinco operaciones distintas: el reconocimiento, el trazo preliminar, el trazo definitivo, el ante-proyecto y el proyecto definitivo. Pues bien; aquí hemos saltado del reconocimiento, ni siquiera al proyecto definitivo, sino al presupuesto. . . .

El señor Ministro de Fomento.— Pido la palabra.

El orador (continuando) y sobre la base de una simple afirmación se ha llegado hasta allí, es decir hasta el presupuesto.

Los estudios preliminares no han sido hechos tampoco, ni a la los reconocimientos preliminares han sido hechos con perfección, porque el ingeniero señor Cipriani no ha pasado por la zona en que debe ubicarse la línea; el ingeniero señor Cipriani, con la ligereza y con la precipitación con que hacía el reconocimiento, se adelantó y dejó atrás al señor Kauffmann, para que llegara cuando pudiera y llegó á San Nicolás antes que su compañero. Como consecuencia de ésto, los estudios definitivos, aún en el caso de efectuarse presentarían muy graves inconvenientes grandes defectos, porque la línea no pasaría por los puntos que convengan, no pasaría por la zona que debe atravesar para llenar sus fines, sino que adoptaría una zona impuesta por las circunstancias, y en la que costaría mucho dinero y dificultades salvar los accidentes del terreno que ofrece la región.

Todo esto se evita con los buenos estudios preliminares; es lo más importante en la construcción de un ferrocarril, porque los estudios preliminares deben dar una noción exacta de la geología, de la orografía y de la hidrografía de las regiones que se tienen que atravesar, y nada de esto se ha hecho, porque sólo se ha hecho un paseo y se nos ha dado un reconocimiento, una descripción bastante poética,

llena de muchas vistas y propia para sugestionar á los ilusos.

Hay otro defecto aún: es la falta de competencia del personal: el ingeniero señor Cipriani ha declarado, al dirigirse por segunda vez á la montaña, que él no era competente para hacer un trazo de ferrocarril, lo ha dicho paladinamente. Es claro, Excmo. señor, si nunca lo ha practicado eso no se aprende en las aulas, eso se aprende prácticamente, con el teodolito y, en fin, en posesión de todas las condiciones que se requieren para hacer un trazo de ferrocarril.

Hoy la cuestión de construcción de ferrocarriles se mira con un espíritu positivo, con un espíritu muy amplio; no sólo hay que buscar la economía de la ejecución, el menor costo de la obra; no; lo que hay que buscar es el menor costo de explotación. Un ferrocarril no es una obra para un día: es una obra para el porvenir, y esto sólo puede conseguirse con un prolijo estudio de las pendientes. Este asunto que es una cuestión novísima, preocupa hoy tan grandemente á las empresas ferrocarrileras, que no sólo dirigen á él toda su atención sino q' en los Estados Unidos se están rectificando ya las líneas para darles menos gradiente á fin de hacer la competencia á otros ferrocarriles. Tal debe ser la importancia y las ventajas prácticas de esta clase de estudios que hoy, y de poco tiempo á esta parte, constituyen en las escuelas de ingenieros de Francia Alemania y Estados Unidos un nuevo curso que todavía no conocemos aquí; se llama "Curso de los estudios económicos de los ferrocarriles."

Finalmente, adolecen de defectos, este reconocimiento y estos estudios, por tratarse del costo de la construcción de esos ferrocarriles, pues con los tres millones de libras esterlinas aún suponiendo que los tuviéramos disponibles no se podría construir los ferrocarriles que se proyectan. El ferrocarril al Oriente costará de 5,500 á 600 mil libras por kilómetro, y yo he de demostrarlo en el curso de mi disertación, con ejemplos irrefragables.

¡El Oriente! ¡La montaña! ¡palabra mágica, como decía el honorable señor Capelo. Y es verdad, aquello es un paraíso, es una bendición del cielo. Los productos más variados y ricos se dan en esa re-

gión privilegiada. Es el porvenir del Perú, y probablemente será el refugio de la humanidad, que vendrá á condensarse allí, cuando el exceso de la población la arroje del continente de Europa. Pero en qué condición está la montaña, Excmo. señor? Muchas personas hicieron un mohín de desdén cuando en mi dictamen de minoría expresaba aquella opinión de que esa región no ha concluido aún su formación geológica.

Y yo pregunto, Excmo. señor, ¿la evolución geológica ha concluido en el mundo? ¿Qué son, sino manifestaciones de esa transformación constante y lenta del universo, las erupciones del monte Pelee, la del Vesubio, los terremotos de San Francisco de California y Valparaíso, que son sino convulsiones de nuestro planeta que á nosotros, microbios del mundo nos parecen una inmensidad y que no son sino acontecimientos imperceptibles en el curso de los siglos?

Yo no conozco la montaña. Excelentísimo señor, no he tenido ese placer; pero sé, por los que han estado allí, por los que han vivido muchos años, cuáles son las condiciones del terreno. Esos terrenos, según la explicación de los ingenieros americanos que acaban de ir por allí, no están asentados. El señor Pearse dijo de esa región que era "unsettled", es decir, que no está asentada. Y efectivamente, Excmo. señor: son tales las condiciones climatéricas, meteorológicas y geológicas de esa región, que no puede decirse que está por completo en condiciones de habitabilidad para el hombre. No de otro modo se explica la condición de las tribus salvajes que están constantemente cambiando de sitio para construir sus albergues, porque frecuentemente éstos son inundados por el agua y tienen que abandonarlos para buscar otros sitios donde fabricarlos de nuevo.

Las personas que conocen la montaña y que están aquí presentes no me dejarán mentir; en muchos sitios se encuentran pisos deleznables formados de hojas y de humus sin saber lo que hay debajo: ¿Hay tierra? ¿Hay roca? ¿Hay cascajo? ¿Hay agua?

Algo más, se corta un árbol en la montaña y al cabo de 30 días la madera se ha vuelto polvo. ¿Por qué es esto? ¿Acaso la madera

puede soportar el sol durante 30 días ó no puede soportar el agua? Nó, Excmo. señor, nó; son tan bruscos los cambios de temperatura que la destruyen y la vuelven tierra vegetal, porque allí todo eso tiende á la formación de una costra, y pasa con esa región lo que pasa con una fundición de metales que ha comenzado á enfriarse por el rededor y en la que el centro está todavía en un estado semilíquido. Eso pasa allí, y no se diga que eso es debido á las inundaciones de los ríos, no; eso es debido á las lluvias torrenciales que caen sobre esas regiones. Allí no llueve como llueve en la costa ó en la sierra; allí las aguas caen de tal manera q' parece que se hubieran roto las cataratas del cielo; cuando allí llueve, no se ve á cuatro metros de distancia; se producen tales cataclismos que determinan de cada lado de los cerros verdaderos torrentes que se precipitan arrastrando cuanto encuentran á su paso; las aguas filtran por las hendiduras de la corteza de greda ó lino resquebrajada antes por el calor y cuando el agua penetra remoja las arenas del subsuelo que ceden y las arrastra en enorme masa junto con los árboles que contienen y cuanto hay en la superficie.

Esta es la montaña, Excmo. señor, al decir de las personas que la conocen. Yo no quiero en esta disertación avanzar opiniones propias, y me refiero siempre á informes fidedignos, á informes de personas como el presidente de la república, á quien me referí ayer.

Por allí vamos, Excmo. señor, á Loreto! No digo que no se pueda hacer un ferrocarril en cualquier parte; se hacen ferrocarriles por el aire y debajo del suelo, como en Nueva York y París, se hacen ferrocarriles por debajo de los mares; todo es posible. Para el hombre la palabra imposible se ha borrado del diccionario; toda la cuestión es dinero, con dinero cualquier ferrocarril se hace. ¿Pero cuánto costará un ferrocarril á la montaña? ¿Tendremos fuerzas para luchar con la naturaleza en esas regiones? Pero sobre todo me atengo á la opinión que el Gobierno emitió hace tres años. Hay que estudiar varias líneas y ver cuál es la mejor, la más económica, la que responde

país. Repito hoy, Excmo. señor, lo que decía ayer: que el señor Pardo manifestó aquí que se iba á hacer el estudio de la vía del Huallaga, y la ley manda estudiar no sólo esa vía sino también la de Paita al Marañón y la de un punto del ferrocarril del Cuzco á uno de nuestros ríos del sur; pero ni aquella ni éstas se han estudiado, Excmo. señor; no sé por qué no se ha hecho, pues medios no han faltado; lejos de eso han sobrado.

¿Sabe V. E. lo que hizo el Ecuador cuando el congreso de esa nación autorizó á su gobierno para la construcción del ferrocarril de Ambato al Curaray? Pues lo siguiente: el señor Luis Martínez, ministro de obras públicas, tomó el vapor y se fué á los Estados Unidos, contrató un cuerpo de ingenieros y se vino con él á hacer un estudio perfecto de la obra; una vez terminado presentó el proyecto á las Cámaras, y éstas autorizaron el gasto de cuatro ó cinco millones de sucres para la construcción de ese ferrocarril. ¿Esto se ha hecho aquí, Excmo. señor? Nó; en vez de pedir técnicos competentes á los Estados Unidos ó á Europa, se ha recurrido á los ingenieros nacionales que hemos tenido disponibles, que son aprendices. Y hoy, Excmo. señor, en esta situación, con los estudios preliminares que se han hecho, ¿queremos ir á tender rieles á la montaña?

El señor Ministro de Hacienda nos decía, hace dos ó tres días, con mucha gracia: "eso equivale á poner la carreta delante del caballo."

Otro ejemplo, Excmo. señor, de cómo proceden los que quieren ir sobre bases sólidas á la constitución de su futuro. Para presuponer, para estudiar la construcción del ferrocarril comercial y de influencia internacional que ha proyectado la República Argentina á los límites de Bolivia, el ferrocarril de Jujuy á Laquiaca, se constituyó una comisión compuesta de 16 ingenieros principales, ocho ingenieros ayudantes cuatro ingenieros auxiliares y un numeroso personal de dibujantes, calculistas, etc; Este numeroso cuerpo se dividió en cuatro subcomisiones, porque había dos rutas que elegir; dos subcomisiones se dirigieron por cada banda de la quebrada del "Toro", las

otras dos por cada orilla del Río Grande. Estos estudios tardaron 2 años en el campo, que así llaman los ingenieros al trabajo que se hace sobre el terreno, desde principios de 1896 hasta diciembre de 1898. Hubo, además, el trabajo de gabinete, porque los ingenieros una vez que tienen los planos, perfiles, distancias, dibujo de las secciones y todas las sinuosidades del terreno, no hacen más que amoldar el trazo, con más ó menos maestría, á todos estos elementos que son el objeto de los estudios conformándolos á su propósito. Ese trabajo de gabinete duró un año; de manera que, después de tres años de labor continua, se obtuvieron los estudios definitivos del ferrocarril á que me refiero, consiguiéndose un trazo de 363 kilómetros por la quebrada del "Toro" y de 286 kilómetros por la vía de Huamahuaca. El gobierno de la República Argentina eligió este último trazo de 286 kilómetros y el proyecto respectivo fué presentado al Congreso.

Pues bien, hoy tenemos para el Oriente el doble de esa distancia y creemos haber hecho estudios completos estudios definitivos en tres ó cuatro meses, por terrenos evidentemente mucho más difíciles, más accidentados y más anegadizos?

Las consecuencias de nuestras acciones impremeditadas las sufrirán las generaciones futuras, así como nosotros estamos sufriendo hoy las de nuestras antepasados; y así como hoy lanzamos un voto de censura amargo contra ellos, nuestros pósteros tendrán igual voto contra nosotros si procedemos sin calma y sin serenidad. (Aplausos.)

Las consecuencias de nuestros errores pasados las estamos palpando actualmente en el ferrocarril del sur. Cuando se determinó que el principio de ese ferrocarril de la costa á Arequipa fuese el puerto de Mollendo, también hubo quien combatió esa determinación con toda energía y con toda honrada conciencia; hubo quien se opuso con todas sus fuerzas á ese atentado contra la ciencia, y sin embargo se consumió. ¿Por qué? ¿Porque hubo mayoría! Hoy estamos lamentando las consecuencias de ese error funesto. Hoy el puerto de Mollendo está en condiciones imposibles, por otro error; por haber mandado fabricar allí un rompe-olas sin haber

Hecho los estudios correspondientes por haberlo mandado hacer con la mayor precipitación, hoy se ha hecho á perder ese puerto para siempre y hoy tenemos en perspectiva la competencia del ferrocarril de Arica á la Paz y no podremos hacer nada contra esa competencia, porque no tenemos puerto de donde arrancar el puerto de Mollendo, repito, se ha hecho hoy imposible. Si antes presentaba en cada 8 ó 10 días de imposibilidad para la carga y descarga, hoy tenemos el dolor de saber q' durante los dos últimos meses ha habido 30 días en que no se ha podido trabajar en esa bahía. El rompe-olas de Mollendo debía importar un millón de libras, y sin embargo hubo quien dijo que podía hacerse con cien mil libras, y allí fué la orden para que se hiciera. ¿Qué sucedió? Que la Peruvian se encontró con un problema imposible de resolver y ha tenido q' dejar la obra á medias. ¿Cuándo? Cuando había hecho el daño más grande que se puede hacer á un pueblo; cuando había inutilizado la bahía, haciendo volar la roca llamada el "Toro" q' era la única defensa que tenía el "Toro" era una isla pequeña que detenía el impulso de las olas formadas desde ocho millas de distancia, que venían á estrellarse contra la costa con una fuerza que no le es dado calcular á nadie. Esa roca servía de ante-mural y allí el impulso del agua se estrellaba, y se bifurcaba la corriente dirigiéndose una parte hacia el norte y llegando otra mansa y dormida hasta el muelle; porque ese puerto de la costa que forma una curva y que recibe todo el impulso de la corriente marítima Gulf Stream, necesitaba esa defensa, y esa defensa se le ha quitado para hacer un rompe-olas problemático, y por esa obra es que nos han quitado toda la importancia de esa línea. Estos son nuestros errores, ellos son efecto de la falta de estudios en las obras que se emprenden, y así me he quedado asombrado, Excmo. señor, cuando hace pocos días conocí las condiciones que se habían propuesto á la Peruvian Corporation para una transacción. Entre ellas figura la construcción de un ferrocarril de Ilo á la línea de Mollendo á Arequipa. Cien kilómetros de aumento á una línea cara que tiene que hacer

la competencia al ferrocarril de Arica á la Paz! No comprendo el criterio que ha podido guiar semejante propósito. Si el objeto de los ferrocarriles es disminuir las distancias y abaratar los fletes y pasajes ¿cómo se va á aumentar un ferrocarril de 172 kilómetros en cien más? ¿Por qué? Por el interés de tener un buen puerto. ¿Se sabe acaso lo que es el puerto de Ilo? No se le ha estudiado. Es un puerto bueno, es una magnífica bahía; pero es un montón de rocas en donde no hay agua siquiera. Los que están aquí y conocen esto pueden decirlo, y el año pasado hemos sancionado una ley para que se ponga allí un pulsómetro, á fin de sacar agua para los usos de la vida de sus 150 habitantes.

¿Cómo ha sido posible querer establecer un puerto en un sitio sin agua? ¿y cómo pretender llevar un ferrocarril de cien kilómetros á lo largo de la playa, ferrocarril que es vulnerable en toda su extensión; que tiene que atravesar el río de Tambo, que no tiene un alveo conocido, pues pasa por donde quiere y que en su menor ancho tiene dos kilómetros, de manera que habría que hacer un puente de ese largo? Vea V. E. el mal que se ha causado á Mollendo destruyendo su condición de puerto.

En vez de ir á Islay, que está á 15 kilómetros de Mollendo, con un puerto abrigado, con capacidad para 150 buques, con agua propia—el agua más rica que he bebido en mi vida—, con un muelle que durará por los siglos de los siglos, hechos todos de cemento romano por un señor Echegaray, ingeniero cuzqueño de quien se reía todo el mundo, pues cuando vaciaba el cemento en unos tubos ó barriles sin fondo y éste caía al agua, se decía que estaba votando el dinero; pero después, cuando ese cemento se endureció, ha quedado más firme que la roca. Ese muelle tiene á corta distancia una isla que se puede unir al muelle formando así una dársena natural; pues allí hay 6 brazas de fondo; de manear, pues, que haciendo un ferrocarril de Islay al punto llamado La Joya, ganaríamos mucho en gradiente y ahorraríamos 20 kilómetros de vía. Pero nada de esto se ha meditado por el Gobierno.

Y yo abogo, Excmo. señor, no obstante de que soy propietario en Mollendo, porque se lleve el puerto á Islay; pero ¿qué importan mis pequeños intereses ante las conveniencias del país? Hay que ver las cosas desde muy alto. (Aplausos.)

Estos errores, Excmo. señor, provienen de que no se quiere escuchar nunca la opinión pública, cuando es la más respetable que existe, y sus fallos aunque tardíos, son inexorables. Hoy, yo, y como yo muchos, maldicen á los autores de esa obra y yo no quiero que mis descendientes me maldigan por ésta. (Aplausos.)

Para que pueda apreciarse Excmo. señor, con cierto criterio la importancia que tiene el estudio de las pendientes en los ferrocarriles, estudio que no se ha hecho respecto de la línea del Oriente, me voy á permitir dar lectura á algunas cifras, que figuran en el catálogo de los señores Porter y Ca., constructores de locomotoras; y no quiero tomar los catálogos de los señores Baldwin, ni los de Rogers, porque esos son para vías anchas y el de los señores Porter se refiere á vías de un metro, es decir, iguales á la que se proyecta para el ferrocarril al Oriente.

Abro el catálogo por cualquier parte, eso es indiferente.... Pues bien, tratándose de una locomotora que tiene un máximum de presión por pulgada cuadrada, de ciento cuarenta libras y un poder de tracción de 845, tendremos que su potencialidad está en estas condiciones: á nivel absoluto puede arrastrar esa locomotora 125 toneladas exclusive el peso de la locomotora; con $\frac{3}{4}$ por ciento de gradiente, 45 toneladas; con uno por ciento, 25; con 2 por ciento, 13; y con 3 por ciento, 8 toneladas. Este cálculo es muy reducido y por tratarse de una máquina muy pequeña; así es que voy á tomar otra más grande.

Una máquina Mogul de las más fuertes, con una presión por pulgada cuadrada de ciento sesenta libras, una fuerza de tracción de 1600 ó 1700 diez libras, puede halar las siguientes proporciones; á nivel absoluto 2500 toneladas; con medio por ciento de gradiente, 945; con uno por ciento 570, con dos por ciento 295, con tres por ciento 185. No pasa adelante porque en los Estados

Unidos no se permite hacer líneas con gradientes mayores del 3 por ciento; aquí las hay del 4 por ciento como la del ferrocarril central.

Decía pues, que en el ferrocarril al Oriente no se ha estudiado esto, lo que se ha querido es hacer una línea ligera, lo más corta posible y lo más barata; pero no se ha tenido en cuenta las pendientes, ni lo que son los ferrocarriles en la actualidad.

Algo más, en los anales del cuerpo de ingenieros de puentes y calzadas de la República Francesa se ve lo siguiente: en rampa horizontal puede un tren arrastrar 770 toneladas y el costo de explotación es de 17 céntimos de franco por tonelada y por kilómetro. Con una gradiente de 2,6 por ciento, que es la máxima allá, se reduce la tracción á 104 toneladas y aumenta el costo de explotación hasta un franco 72 céntimos por tonelada y por kilómetro. Estas diferencias y estas cifras harán ver al Senado que la cuestión de las pendientes es de lo más importante y lo más fundamental.

Voy á tomar la cuestión bajo otro aspecto, que tampoco se ha contemplado en el ferrocarril al Oriente. El plan general de ferrocarriles que proyectan las naciones hoy, tiende al predominio comercial, á la influencia que se puede ejercer sobre las naciones vecinas. No ha tenido otra mira la República Argentina al construir su ferrocarril al Neuquen y el de Jujuy; no otra mira ha tenido el Brasil al construir su gran ferrocarril á las fronteras del Uruguay, Paraguay y la Argentina. Igual mira tiene Chile al prolongar su ferrocarril de Antofagasta hasta Tupiza.... Y yo pregunto: ¿qué mira comercial nos lleva al Ucayali? ¿Qué plan, qué influencia vamos á ejercer sobre esa región de Loreto por medio de este ferrocarril?

Comprendo la utilidad de unir Loreto con la capital de la República; pero no son éstas las medidas que deben emplearse. ¿Vamos á ir á Loreto por el Ucayali? No, Excmo. señor, por el Ucaayli no llegaremos nunca.

Yo no voy á hablar, Excmo. señor; va á hablar otra autoridad; yo me fundo en hechos y en documentos. Según este informe del teniente de marina señor Stiglich, el Alto Ucayali no es navegable sino

desde Contamana, no desde Cumaria.

En este libro, que es una colección de documentos oficiales referentes á Loreto, hace el señor Stiglich un exámen detenido de la navegabilidad del río Alto Ucayali, y manifiesta que, para navegar el Alto Ucayali hacia arriba se necesita que las lanchas empleadas para surcarlo desarrollen velocidades mayores de diez millas por hora, si son de pequeño calado, y de ocho millas por hora, si son de gran calado.

Yo no quiero fatigar á la Cámara leyendo todo el capítulo, y no leo por eso sino la parte pertinente, para que se forme un concepto claro. Agrega el señor Stiglich:

“Si desease darle mayor vivacidad á mi idea sobre este ferrocarril, nada más natural que asegurar lo que no es cierto ni seguro. El perjuicio no sólo sería para la nación, sino también para mí. Más tarde se hallaría el error.

He leído ciertas informaciones de personas inteligentes, como los señores Portillo, Mavila y Torres Balcázar, con respecto á la navegabilidad del Alto Ucayali. El primero juzgó é hizo deducciones en la época de aguas ó cuando el río estaba crecido; el segundo escribió cuando aun no conocía el Alto Ucayali, y el tercero lo navegó en creciente declarada.

“¿Cómo se puede declarar lo que no es?

“Lo mejor que he leído en esta materia es lo del oficial de marina Olivera, quien dice: “Mucho se habla y aun se ha hablado de lo peligroso que es el río Pachitea: pues bien, comparado éste con el Urubamba y el Alto Ucayali, sus peligros desaparecen y resulta de navegación franca. Hay necesidad de conocer estos dos últimos ríos,—Alto Ucayali y Urubamba—para poder apreciar la bondad del primero. El Tambo, en su confluencia con el Urubamba, ofrece serios obstáculos, que es de suponer sean mayores á medida que él se surque. Hay personas que han juzgado estos ríos con sólo haberlos bajado una vez en canoas; pero bien sabido es que un río no se aprecia así y que hay necesidad de surcarlo para darse una idea exacta de sus peligros é inconvenientes para la navegación, salvo que se trate de ríos como el Manu, completamente bonancibles, lo que

demuestra un ligero estudio”.

“¿Cuándo midió el señor Torres Balcázar que en el mayor estiaje el Alto Ucayali tiene un metro cincuenta de fondo?

“¿Por qué, habiendo fijado en 9 km. por hora el máximo de las corrientadas, pide lanchas que desarrollen poder de 15 km.?

“Hace muy mal también en asegurar que el Alto Ucayali puede ser navegado en todo tiempo por embarcaciones de 1m. 20 de calado.

“¿Qué diferencia entre lo que dicen el marino y un ingeniero de una misma comisión! (La Combe).

“En otra parte dice que entre las islas Aguaipa corre el Alto Ucayali, acusando fondos menores de tres pies, y que de todos modos, á causa del poco fondo y de las muchas vueltas, no pueden usarse allí lanchas sino de eslora igual á cinco veces la manga.”

En el resto del informe, que puede consultarse, aparece que ese río Ucayali, con una corriente tan extensa, forma una gran masa de agua, que se disemina y extiende haciendo canales de diversa ubicación constantemente, y que unos canales que son navegables en una época, no lo son en otras.

¿Cualesquiera que sean las condiciones generales de este río, se puede estimar que lo hacen navegable en toda época del año, como dice la ley? No, Excmo. señor; pero necesitamos ir á Cumaria, aunque tengamos después que ir en lanchas de dos pies de calado, tres metros de ancho y quince de largo. Lanchas que, naturalmente, no pueden soportar mucho peso, porque si de lo que desplazan se descuenta el peso de la lancha, queda muy poco para la carga, evidentemente. Yo he tenido ocasión de hablar con un oficial de la Escuela Militar de Chorrillos, y me ha dicho que una lancha de las condiciones que hacen navegable el Ucayali, de Cumaria aguas abajo y que él ha conocido, bastaría para llevar un cañón con su atalaje, las municiones respectivas y los dos mulos; y no habría quien dirigiera la lancha, porque se iría á pique con mayor peso. Yo no sé, pues, cómo podríamos llevar tropas por esa vía, en un caso dado, que yo deseo muy lejano; pero yo quiero también contemplar esta obra con el carácter de estratégica que se le quiere dar.

Yo no me explico la estrategia de

este ferrocarril, porque si es para llevar tropas, pregunto yo: ¿cuántas veces al año vamos á llevarlas? Por consiguiente, cuántos viajes haría el ferrocarril cada año?; y luego, si vamos á llevar tropas y elementos bélicos, ¿cuántas lanchas necesitaríamos para llevarlas desde Cumaria hasta el lugar de su destino? ¿Y vale la pena, para eso, construir un ferrocarril sin estudios de ninguna clase?

Lo que yo me figuro es que esa estrategia será á lo Kuropatkine: para meternos á la montaña cuando nos amenacen ó venzan acá (risas). La estrategia me figuro yo que es una condición inherente á una vía férrea para reunir el mayor número de tropas y oponerlas al enemigo; pero no para internarlas á una región enteramente deshabitada, y que, en caso de ser invadida por el Brasil, no bastarían desgraciadamente todas nuestras fuerzas terrestres y marítimas para defenderla. Con un sólo buque que pudiera estacionar el Brasil en el Nauta, es decir, en la boca del Ucayali, nos cerraría el paso.

Si se hubieran hecho los estudios de esta vía del Perené; si se hubieran practicado los estudios de la línea que pasa por Huánuco, si se hubieran hecho los estudios de la línea que arranca de Paíta y va á Puerto Limón, más abajo del Pongo de Manseriche, habríamos podido elegir lo mejor, lo más soludable, lo más á propósito para llenar el fin de la ley de ferrocarriles; pero no se ha hecho nada de eso, porque si se hubiera hecho, no nos encontraríamos con esta conclusión, no nos encontraríamos con este célebre presupuesto del Sr. Arancibia, q' es un documento notable á todas luces. A mí, sin ser técnico, me llama la atención que en este presupuesto del señor Arancibia no se anuncie el número de metros cúbicos de tierra que hay que mover porque yo entiendo que para construir una trocha hay que mover una gran cantidad de tierra y que esa cantidad de tierra se estima por metros cúbicos. Yo he buscado en este presupuesto del señor Arancibia esa cantidad y no la encuentro; pero es natural que no la consigne, porque no se ha hecho el presupuesto de la línea ni los estudios preliminares ni los definitivos, de manera que no se sabe qué cantidad de tierra se nece-

sita para cubrir esta quebrada, para salvar esos abismos, para flanquear aquella cordillera. Tampoco encuentro el importe de las obras de cantaria, de los puentes ni tampoco encuentro los gastos administrativos. Este es un ferrocarril que se vá á hacer por sí mismo (risas) los peones van á hacer solitos el ferrocarril y sin que nadie los dirija van á clavar los rieles; no hay tampoco gastos de sanidad y sin embargo yo oigo decir que los peones que van á la montaña no pueden resistir más de 20 días en esa región sin enfermarse. Y bien ¿no se les cura? ¿No hay gastos de sanidad absolutamente? ¿No hay gasetos extraordinarios? ¿Este es un ferrocarril milagroso! No, Excmo. señor, esto no puede aceptarse, esto no es serio.

El señor Arancibia procede tomando como base las libretas de borradores que se le han mandado por diez kilómetros; uno de los ingenieros ha mandado una libreta por diez kilómetros, el otro por 30 kilómetros, el otro por 30 kilómetros el otro por otros diez y el otro no ha mandado nada. Fundar el presupuesto de una obra de esta magnitud en borradores de una sección pequeña para deducir de ellos la condición del terreno que se va á recorrer hasta 500 kilómetros. ¿Esto es inaudito, Excmo. señor! ¿Cómo puede presentarse esto á hombres serios como los que constituyen el Senado de la República?

El que no ha mandado sus libretas ha sido el señor Weber.

De él dice el señor Arancibia:

"El señor Weber, que está á cargo de la 2a. sección, me dijo antes de irse, que él tenía la costumbre de dibujar el plano y el perfil á medida que avanzaba su trabajo sobre el terreno, de suerte que, en lugar de mandarme las libretas, para que se dibujara el plano en Lima, me mandaría éste y el perfil, por secciones parciales de 10 kilómetros.

Tal vez este es el ingeniero más concienzudo, Excmo. señor, porque los ingenieros muchas veces en el estudio de un trazo necesitan regresar y pasar nuevamente por el camino recorrido en dos ó cuatro días anteriores para rectificar todos los errores en que incurren ó para desviar la línea en otra dirección y buscar una pendiente más suave, ó para

salvar las dificultades del terreno en otra forma que la que llevan.

Este señor no ha mandado sus libretas y lo ha hecho probablemente porque no quiere que se funden en errores suyos otros errores de mayor magnitud.

Digo y repito, Excmo. señor, que este presupuesto no es tal presupuesto.

Hay en él una cosa muy curiosa, además de la omisión á que ya me he referido, y es la siguiente: al hacer el resumen de los valores kilométricos, dá esta cifra:

3o.—Material rodante. .Lp. 500

¿Cómo se puede calcular el material rodante por kilómetro? ¿Qué fracción de locomotora ó de carro

corresponde á cada kilómetro? Esto es burlarse. (murmullos en la sala) ¿Cuántas locomotoras, cuántos coches de pasajeros y cuántos wagones de carga se necesitan?; ese es el modo de hacer presupuesto, pero decir quinientas libras por material rodante para cada kilómetro es dejarnos en ayunas.

Para que se tenga idea de la manera cómo se hacen los presupuestos de ferrocarriles, voy á dar lectura á un proyecto formulado para un ferrocarril que debe llamarnos mucho la atención y poner en guardia al gobierno del Perú: es el ferrocarril de La Paz á Puerto Pando. Ese presupuesto está formulado en la siguiente forma: (leyendo)

Desbocamiento	250 km. á \$ 72 . . . \$	18,000
Movimiento de tierra de todo género... ..	4,000,000 m. c. á 0.50	2,200,000
Idem, idem en corrección de arroyos y otros cursos de agua	200,000 m. c. á 0.40...	80,000
Muros de revestimiento y sostenimiento en seco.	20,000 á 2.50.	50,000
Albañilería bruta de cimientos. . .	8,000 á 4.00	32,000
Idem de elevación en mórtillos. . .	22,000 á 6.00.	132,000
Idem piedra labrada para cordones, bóvedas, etc.	9,600 á 11.00.	99,000
Seis puentes metálicos con un largo total de 110 metros.	6 á 170.00 m. l.	18,000
Transporte de los mismos y montaje		45,000
Expropiaciones.		40,000
Dirección y vigilancia del trabajo . .		250,000
Gastos extraordinarios.		300,000
Madera para obras provisorias. . . .		25,000
Total		\$ 3,289,700

Esta es la cifra estructura: ahora viene la super estructura:

Vía á adherencia: rieles, eclisas, durmientes	725 km. á \$ 10,000.. \$	2,750,000
Vía cremallera	25 km. á 25,000..	625,000
Desvíos en estaciones, cambios, tornamesas, señales, etc.		150,000
Tanques, bombas y servicio de agua		60,000
Maestranza, casa de máquinas y galpones.		80,000
Telégrafo.		50,000
Estaciones de diversa clase y paraderos		65,000
Casillas de camineros.		25,000
Dirección y vigilancia del trabajo. .		250,000
Extraordinarios		250,000
Total.		\$ 4,305,000

Voy á leer ahora la parte relativa á material rodante:

5 locomotoras mixtas de 40 toneladas	80,000
10 coches de pasajeros	50,000
30 wagones, diversos tipos	84,000
Piezas de recambio	20,000
Total	234,000

Total general \$ cro 7.282,700 en 300 k. m.

De todos estos antecedentes se deduce que el costo por kilómetro de este ferrocarril asciende sin material rodante á la suma de 5,000, libras y se trata de una región completamente análoga á la que queremos recorrer, pues es una región de montaña la de La Paz á Puerto Pando.

Este estudio, que es oficial, ha sido hecho por el ingeniero peruano señor Juan Velásquez Jiménez, autoridad á quien se dignó citar el señor Ministro de Hacienda, insospechable en competencia, porque pertenece al cuerpo de ingenieros de la República Argentina; ha tomado parte activa en la construcción del ferrocarril de Neuquen y también tomó parte activa como operador en el estudio del ferrocarril de Jujuy á la Quiaca. Este señor está escribiendo actualmente una obra importantísima sobre la viabilidad del Perú, y haciendo un estudio comparativo de las diferentes vías ferrocarrileras de los distintos estados de Sud América.

Estas apreciaciones las hace el mejor diario de Buenos Aires.

De este señor Velásquez y Jiménez he tenido el honor de recoger algunos informes ó datos, que son, por lo general, los que expongo aquí y que por venir de profesional tan distinguido, que honra al Perú en el extranjero, me parece que no no pueden ser sospechables, tratándose de cosas que no se rozan con nuestros propósitos actuales, sino que son meras informaciones de lo que pasa por allá. No se trata, pues, de informaciones falsas, sino de datos concretos, estadísticos, que han sido publicados en Buenos Aires, por la Dirección General de Ferrocarriles de ese país.

De su libro relativo al ferrocarril de la Paz á Puerto Pando he tomado los datos de que haré uso más adelante para demostrar q' el costo

del ferrocarril al Oriente no puede ser en ningún caso, de 3 mil ochenta libras por kilómetro, que le asigna el señor Arancibia.

Si V.E. me lo permite descansaré breves minutos, porque me siento fatigado.

El señor Presidente.—Con mucho gusto, H. señor. Se suspende la sesión.

Continuando á los pocos momentos el señor **Reinoso** dijo:

Excmo. señor:

Había terminado de comparar el presupuesto hecho por el Sr. Arancibia con el del ferrocarril de La Paz á Puerto Pando para concluir que aquél realmente no era un presupuesto. Y no es un presupuesto, no por falta de competencia del señor Arancibia, sino porque este señor no ha hecho un presupuesto para una línea. Lo que se le ha exigido es una línea para una suma determinada; por eso nos ha dado los elementos de un ferrocarril, acomodándose á los recursos de que debe disponer. Se le ha dicho: Ud. no debe pasar de tal límite y él ha hecho mucho encontrando todavía un sobrante; por eso nos dá un presupuesto con rieles de 20 kilogramos por metro lineal. ¿Es eso concebible? Cuando el ferrocarril eléctrico de Lima á Callao tiene rieles de 25 kilogramos, para soportar carros que sólo conducen 40 pasajeros. ¿Cómo es posible que en la imaginación de nadie se asiente que un ferrocarril en la montaña puede hacerse con rieles de 20 kilogramos? ¿Qué peso podrán soportar esos rieles?

Nada Excmo. señor, el hombre tuvo que acomodarse á lo que se le dijo: esta es la medida y de allí no puede usted pasar. Esto me trae á la memoria la historia de las caperuzas que trae Cervantes en la monumental obra del Quijote. Un

individuo llevó una cuarta de paño donde cierto sastre para que le hiciera una caperuza y le preguntó: ¿Podría Ud. hacerme de este género una caperuza?—Sí señor.—Viendo la rapidez con que le contestó sospechó que el sastre le iba á sisar la mitad del paño y le dijo: Y podrían salir dos?—Sí, señor.—En su codicia fué aumentando á tres, á cinco, hasta diez. El sastre decía siempre que sí.—Pues hágame Ud. diez caperuzas. Cuando el sastre fué á entregar la obra, llevó las diez caperuzas en los dedos de la mano. El otro se negó á pagar la obra, pero el sastre le dijo: Ud. me pidió 10 caperuzas y aquí las tiene Ud. He tenido que tasarme á lo que me daba el paño. (Aplausos y risas) Lo mismo ha hecho el gobierno. Mandó hacer un ferrocarril y el señor Arancibia tuvo que tasarse á lo que le daba el paño.

El señor ministro de hacienda hizo un cargo al honorable señor Capelo que lo considero injusto. Decía que el señor Capelo se negó á ir á la montaña á hacer el estudio del ferrocarril al Ucayali; el señor Capelo puede haber tenido un millón de razones para no aceptar la comisión; pero pregunto yo: ¿el H. Sr. Capelo, de cuya competencia no puede dudarse y que me complazco en reconocerle, era el único ingeniero capaz de hacer esos estudios? ¿Por qué no se trajeron ingenieros de Europa ó de los Estados Unidos? No, Excmo. señor, se quería ingenieros baratos, de trescientos soles, y eso no debe hacerlo hombre serio alguno, sobre todo cuando hay millones disponibles para la obra. (Aplausos)

Todo lo hacemos mal y de prisa, todo lo hacemos sin estudio. ¿Qué pasa con el ferrocarril de Lima á Huacho? Un ferrocarril hecho en la pendiente de un cerro sobre sacos de arena en los que se asentaban los durmientes, clavándose encima de los rieles. Naturalmente el día que la intemperie destruyó los sacos, la arena se escapó y el ferrocarril desapareció. ¿Qué pasó con el ferrocarril de Yonán á Magdalena? Lo mismo. ¿Qué pasó con el ferrocarril de Chimbote á Recuay? Cosa parecida.

¿Qué está pasando con el ferrocarril de Sicuaní á Checacupe, que se está construyendo? No hay necesidad de ser ingeniero, Excmo. se-

ñor, para notar, al examinar las instrucciones que se dieron á la Peruvian Corporation, los gravísimos defectos de que adolecen esas instrucciones. Yo no soy ingeniero, ni siquiera he tenido el honor de estudiar esa carrera tan noble; pero leyendo las instrucciones á que me refiero, he notado, por el sentido común, esos defectos; se prescribe que las plataformas sean de cuatro y medio ó cinco metros. ¿Cómo es posible señalar dos cantidades, para un elemento fijo, invariable? Naturalmente, la Peruvian las ha hecho de cuatro y medio metros, y de esa manera se ha ahorrado medio metro de ancho en la plataforma, que es una cantidad dada de kilómetros, significa algo. Cuando se señala la dimensión de una plataforma, se debe hacer de una manera fija, para responder á todas las necesidades de la vía. Pues bien, en esas instrucciones, no se ha fijado el grueso del lastre; eso es indispensable para la solidez de una vía férrea. Tampoco se ha fijado el espesor ó la distancia que debe mediar entre la bóveda de los puentes y el balasto, á fin de consultar la estabilidad de los puentes relativamente á la trepidación que causa la masa rodante, que puede influir en la destrucción y desnivelación de aquellos; tampoco se ha fijado la profundidad de los cimientos de manera que han podido ponerlos de uno, dos, tres ó cuatro pies. Estos defectos, que se notan á primera vista por uno que no es profesional, ¿cómo estarán multiplicados en el resto de las instrucciones, cuyo tecnicismo hace que se escapen á mi escasa inteligencia! Esto se ha hecho así y así se hacen todas las cosas aquí; por eso es que siempre vamos al desastre.

Tan no se ha estudiado esa línea de Sicuaní á Checacupe, que el señor ingeniero don Mariano Bustamante y Barreda, que la llevó á cabo por cuenta de la Peruvian Corporation, protestó desde el primer momento de los inconvenientes que ofrecía el trazo del proyecto definitivo que se le había enviado; esos inconvenientes eran saltantes, porque en una distancia tan pequeña, en que media tan poca diferencia de nivel, como conocen muy bien los señores representantes del Cuzco, por la precipitación, por la falta de estudio de detenimiento en la

contemplación de todas las circunstancias de esa vía, se había establecido una gradiente de 2'40 por ciento y ese plano es como el de esta sala. no se necesita más que tender los rieles, con ligeras variaciones existe una gradiente casi uniforme, casi á nivel. Gracias, pues, á las reclamaciones del ingeniero Bustamante y Barreda, que se encontro con un trazo inverosímil se ha podido rectificar esa línea y de 2'40 por ciento que tenía su gradiente reducirla á 1'45, es decir disminuir en el espacio de 41 kilómetros el uno por ciento de gradiente. Si se mantiene en los primitivos términos, habría sido una línea de muchísimo costo y no se habría podido aprovechar sus condiciones favorables para explotarla.

No sé, Excmo. señor, si en el ferrocarril de la Oroya á Huari ha pasado una cosa semejante; como soy del sur me intereso más por aquello que se relaciona con esa región. Sin embargo ha tenido un dato que es de mucha significación: el ferrocarril de la Oroya á Huari ha costado en sustancia, y según los informes del respetable ingeniero señor Masías, 800 libras más por kilómetro que lo que el ingeniero señor Arancibia presupone para el ferrocarril á la montaña.

Y hay que tener en cuenta otra circunstancia: que los peones están allí, á la mano; no hay que llevarlos de ninguna parte; están al lado de sus casas, por consiguiente reciben su jornal y están contentos; no tienen que luchar con las inclemencias del clima; no hay que renovar este personal, y luego no hay que atender á los gastos de sanidad á que habría que atender inevitablemente en el ferrocarril á la montaña. Además: es de presumir que allí, en donde los hombres están en sus propias tierras, en su propio hogar, los jornales no debe haber sido tan cuantiosos como tendrán que serlo en cualquiera otra región, añadiéndose que las dificultades del terreno no se pueden comparar, por ningún concepto con las que ofrezca la montaña.

Pero el señor Arancibia tiene un optimismo encantador; para él no hay dificultades. Según los informes de todos los ingenieros lo que se espera, después de hacer los estudios en una parte, es mucho más fácil,

más sencilló. De milagro no se le ocurrió decir que el Pajonal lo encontraría aterraplenado y adoquinado para poner los rieles encima; tal es el optimismo que se desprende de sus informes, tal es el optimismo de que adolece este señor, que la palabra desarrollo que t efectivamente, dos acepciones en la ciencia de la ingeniería, la toma desde luego, como tal de la línea futura, siendo la del reconocimiento elemental que hizo el señor Cipriani. Repito yo le doy la razón al señor Arancibia; él ha tenido que sujetarse á un cartabón, del que no ha podido salir, y ha hecho mucho con encontrar sobrante todavía (Risas.)

Otro de los graves inconvenientes que presenta esta línea al Oriente, por la vía del Perené, es el estar subordinada en su tráfico, en su explotación, al ferrocarril central. Es innegable y no puede escapar al criterio más elemental, que esto tiene que ser un grave inconveniente para la explotación de esa línea, para la fijación de sus tarifas, para el tráfico de pasajeros y de carga, y q' sería quizás un tropiezo de gran consideración el día en que nosotros quisiéramos mandar fuerzas por esa línea y que nos encontrásemos con que la Peruvian no le conviniere dar los elementos necesarios para ello, porque los tuviera ocupados ó por cualquiera otra causa. . . Aquello es muy fácil! Pero en fin, la explotación comercial es lo esencial en este caso; eso lo considero yo de un interés é importancia indiscutibles. El señor Ministro de Hacienda nos decía el otro día, que no era posible explotar las secciones de la Oroya á Huari y de Sicuaní á Chacupe por su pequeño trayecto, porque el tráfico no correspondería probablemente á los gastos de explotación y de administración, y que en esa virtud, y á pesar de haberle costado su dinero al Perú la ejecución de esas líneas y de haberlas hecho la Peruvian por cuental del país, se las hemos regalado por cierto tiempo, con la condición que nos den cierta parte en las utilidades. Pues bien, lo mismo tendrá que hacerse con ese ferrocarril al Ucayali; hemos de encontrar tales inconvenientes para su explotación, que tendremos que recurrir á la Peruvian para que lo administre y para que lo explote; porque es un

ferrocarril cautivo del ferrocarril central, es un ferrocarril dependiente del ferrocarril central, con un tropiezo insalvable: la diversidad de trochas. Esta diversidad de trocha ha sido necesaria para salvar la deficiencia de los fondos, para que alcancen los tres millones de libras del empréstito porque de otro modo no alcanzaría esa suma para construir ese ferrocarril y aunque el primitivo proyecto fué empalmar el ferrocarril Oriental con el central, hubo que variar la trocha, de manera que por el trasbordo de uno á otro del material rodante, se tendría, pues un recargo considerable en los gastos de explotación.

Creo haber demostrado, Excmo. señor, con documentos, con datos incontestables, con cifras de una exactitud matemática, como deben serlo todas las cifras, y con los hechos incontrovertibles que el estudio del ferrocarril al Oriente no se ha hecho de manera definitiva, pues aunque los señores Ministros digan que los estudios se están haciendo, nosotros debemos partir de un principio, que es la ley de 1904, que establecen que estén hechos los presupuestos y que sobre esa base vayamos á la realización de las obras; de manera que, mientras no se nos presenten aquí los presupuestos definitivos de esas obras, no podremos dar un paso en lo relativo al ferrocarril al Oriente; pero si podemos evidentemente, continuar los ferrocarriles regionales que están estudiados y presupuestos y que además están en construcción, beneficiando así á todos los departamentos que están interesados en desarrollar sus energías y entrar en el curso de las naciones adelantadas por medio de una viabilidad rápida, barata y benéfica para sus importaciones y exportaciones. Yo creo que no podemos desatender esa exigencia verdaderamente nacional y que no tenemos derecho para postergar las justas expectativas de esas poblaciones, por lanzarnos en una empresa respecto de la que todavía no tenemos elementos definitivos para apreciar su magnitud y realizarla cumplidamente. No, Excmo. señor, aquello sería una locura.

Yo debo probar que esa obra sería una locura y debo probarlo,

Excmo. señor, demostrando de manera exacta, de manera que no deje lugar á dudas, que el costo de ese ferrocarril excederá en mucho de las rentas con que podemos contar una vez realizado el empréstito de que se trata. Hay que partir de un punto: que ese ferrocarril para resistir los rigores del clima, para resistir los fenómenos meteorológicos y climatéricos de la región que va á atravesar, necesita estar construido con materiales muy sólidos, no con rieles de 20 kilogramos, sino de 35; y en ese concepto, aunque la vía sea de un metro de ancho, no podrá costar, en ningún caso, la cifra por kilómetro que señala el señor Arancibia para poder encerrar el costo de la línea dentro de los límites que se le fijaron; costará mucho más, y eso, aparte de las condiciones naturales, de las condiciones inevitables que se derivan de los mismos hechos, del valor de las cosas allá en los bosques y de la importancia de la obra en relación con su durabilidad y con las ventajas de su explotación. Voy á deducir ese mayor costo y á aprobarlo de una manera comparativa, que no leje lugar á la menor duda.

Los datos de que voy á hacer mérito son tomados de la importante obra que se llama "Viabilidad del Perú", y son datos estadísticos, cifras exactas, que no responden á obras por hacerse, sino á obras ya terminadas y en actual explotación. Voy á referirme al costo de los ferrocarriles del Brasil y sólo voy á ocuparme de los de trocha de un metro, porque los de trocha de un metro 44 por un metro 68, no son conexos con este asunto; así, es, pues, que debo tomar sólo los ferrocarriles de un metro de ancho que existen en el Brasil para apreciar su costo en relación con el que aquí se quiere construir.

El ferrocarril central, que parte de la capital federal atravesando parte del Estado de Río Janeiro y pasando por San Pablo y Minas Geraes, tiene varias trochas. No voy á hacer mérito de las de un metro 60, que han costado quince mil libras por kilómetro; solamente considero las de un metro de ancho, que han importado siete mil libras por kilómetro. El ramal de Ouro Preto, que parte de esa línea y que recorre regiones accidentadas, tiene un costo

medio de once mil libras por kilómetro.

La Rio Claro San Paulo Railway Co. Ltd, tiene en explotación 264 kilómetros de ferrocarril en terrenos planos, en los que no ha tenido más que tender los rieles; esos ferrocarriles, por sus condiciones especiales, han costado 2000 libras por kilómetro. La compañía Leopoldina tiene la red más extensa de la república del Brasil la red que cubre Rio Janeiro, Minas, Geraes y Espíritu Santo y que alcanza á 2,060 kilómetros de vía de varias trochas. Las de un metro son las siguientes: 402 kilómetros y 1005 sean, 1407 kilómetros y 325 kilómetros de 1 metro 10 cuyo costo medio es de 5,500 libras por kilómetro.

El ferrocarril Macahé-Campos con trochas de 95 centímetros y de un metro, tiene un costo de 10,500 libras por kilómetro, por cuanto atraviesa regiones anegadizas y ha requerido en su construcción obras de arte de bastante entidad.

El ferrocarril Príncipe del gran Pará tiene 92 kilómetros, es de tracción mixta y cuesta 7 mil libras por kilómetro. El Camocín á Sobral y á Ipú es un ferrocarril casi provisional, tiene 217 kilómetros en trocha de un metro, con rieles de 22 y medio kilogramos por metro lineal y ha costado tres mil libras por kilómetro, sin material rodante. Esta línea ha sido muy fácil, por eso se explica su poco costo, á tal punto que el cubaje sólo asciende á 708,000 metros cúbicos. Esto dá la clave de su pequeño costo, pues corresponde á M. cúbicos 3'32 por metro lineal en el movimiento de tierras.

El ferrocarril de Porto Alegre á Uruguayana, que es un ferrocarril estratégico y que va á los límites con la República Argentina, el Uruguay y el Paraguay, atraviesa una región cubierta de bosques, igual á la nuestra. Tiene 632 kilómetros y la trocha de un metro; costó 6000 libras el kilómetro.

El ferrocarril de Minas á Río tiene rieles de 25 kilogramos, 170 kilómetros y trocha de 1 metro, y costó 10 mil libras por kilómetro.

El ferrocarril de Serocabana que extiende sus líneas de San Paulo á Villeta con prolongaciones y ramales, tiene un total de 1122 kilóme-

tros de 1 metro y un costo de 4,600 libras por kilómetro.

El ferrocarril de Río Grande á Bagé, es propiedad de una compañía inglesa: tiene en explotación una cantidad de líneas que suman 1927 kilómetros, todas de un metro de vía. Costo, con material rodante, 6000 libras por kilómetro.

En la República Argentina, cuyos terrenos son en rampa, existe una enorme cantidad de ferrocarriles con vía de 1 metro 68.

Son las vías más anchas que se han construido y las que por su solidez y sus condiciones garantizan más la explotación y duración de las líneas: pero independientemente hay también una gran cantidad de vías férreas de un metro de ancho y esas vías tienen el costo siguiente:

La de San Cristobal á Tucumán 3,600 libras por kilómetro.

El Trasandino 6000 libras por kilómetro.

El Central Córdoba, (Norte) 4500 libras por kilómetro.

El Central Norte 6500 libras por kilómetro.

Dean Funes á Chilecito 7900 libras por kilómetro.

Internacional de Jujui á La Quiaca 5000 libras por kilómetro.

Ya hemos visto que el de La Paz á Puerto Pando está presupuesto en 5000 libras por kilómetro.

Por esta comparación, con estos datos irrefutables, que son hechos prácticos, que no son invenciones que no son novelas. ¿Se puede afirmar con plena conciencia, que el ferrocarril al Oriente costaría tres mil trescientas libras por kilómetro? Es imposible, pues, Excmo. señor, fundar el porvenir del Perú sobre base tan deleznable y emprender obras sin estudios serios y sin que tengamos en qué apoyar la responsabilidad de nuestros actos.

La perspectiva del porvenir de los ferrocarriles, no está sólo en la rapidez de su ejecución, en la baratura de su costo, ni siquiera en las condiciones de las regiones que van á atravesar. No; más amplia debe ser la mirada de los hombres dirigentes que empeñan las rentas de una nación en obras de esta naturaleza. Tenemos que ver el porvenir de las situaciones comerciales que nos ligan con otros pueblos y procu-

rar que el sacrificio que hacemos tenga una retribución, si no inmediata, para el porvenir. Si se hubieran estudiado como es debido todas las líneas en proyecto, por lo menos la del Oriente, no estaríamos hoy desatentados; si se hubiera estudiado el ferrocarril de un punto de la línea del Cuzco á uno de nuestros ríos navegables del sur, se habría podido apreciar la inmensa importancia que va á tener esa vía. Esa vía puede reconquistar el mercado de Bolivia que vamos á perder por haber perdido el puerto inicial de Mollendo; esa vía puede reconquistar la exportación de los productos de ese país, y sobre esto se han hecho estudios tan detallados, tan minuciosos, que puede estimarse y fijarse, Excmo señor, el costo del transporte de un quintal métrico de goma desde Riberalta hasta la costa de los océanos por las diferentes vías que se puede traficar. Ese costo de un quintal métrico de mercadería, desde Riberalta hasta el Pará, por la vía fluvial alcanza á ciento dos bolvanos, digamos ciento dos soles, para no alterar nuestra moneda, porque en la comparación ha de resultar la proporción idéntica; pues bien, el flete del mismo quintal métrico de Riberalta hasta la costa, por la vía de Sorata, La Paz, Puno y Mollendo, ha llegado sólo á 72 soles; el flete del mismo quintal métrico de Riberalta al Pacífico por la vía del Tambopata, Tirapata y Mollendo, es sólo de cuarenta soles! ¿No es ese un aliciente poderoso que podríamos ofrecer á esas regiones y á sus productores para exportar los artículos de su comercio por nuestra vía? Parece que este problema no ha preocupado al Gobierno del Perú, porque ni siquiera se han iniciado los estudios de esa región y de ese ferrocarril nos hemos contentado con regalar una concesión enorme á la "Inca Mining Company", á la que se refería el honorable señor Capelo. Y aunque el señor Ministro nos enumeró el otro día las ventajas de ese camino, los progresos que se han alcanzado y los beneficios que de él se esperan, se olvidó de decir que ese camino está monopolizado por la "Inca Mining Company"; que nada puede pasar por él sin pagar y que esa compañía es la única que rescata los productos de la montaña

para exportarlos por su cuenta; porque nadie puede comprar un kilogramo de goma para exportarlo, sin tener que sufrir gravámenes y pagar pensiones tan altas que hacen imposible traerlo á la costa; y hasta las mismas casas comisionistas de la montaña no pueden soportar la verdadera tiranía que ejerce la "Inca Mining Company" en esa región. (Aplausos).

Creo que la hora es avanzada; me falta mucho y me parece no poder terminar ahora, por lo que suplico á V. E. que si lo tiene á bien se digne suspender la sesión. (Aplausos prolongados)

El señor **Presidente**. — Efectivamente, honorable señor, la hora es avanzada, por lo que se suspende la sesión. Quedará su señoría con el uso de la palabra para la sesión de mañana.

Eran las 7 y 10 p. m.

Por la redacción

Víctor E. Ayarza

44a. sesion del miércoles 10 de octubre de 1906

Presidencia del H. Sr. Dr. Barrios

Abierta la sesión, con asistencia de los HH. SS. Carmona, Moscoso, Melgar, Alvarez Calderón, Aspíllaga, Bernalles, Bezada, Capelo, Carrillo, Coronel Zegarra, Elguera, Echeopar, Falconí, Icaza Chávez, Ingunza, Irigoyen, López, Lorena, Luna, Llosa, Matto, Morei, Menéndes, Navarrete, Olaechea, Orihueia, Pastor, Peralta, Pérez, Ponce, Quesada, Reinoso, del Río, Riva Agüero, Ruiz, Samanéz, Seminario y V. Solar L. F., Sosa, Tovar, Trolles, 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 Fomento, informando en el pedido del H. señor López, para que se manden hacer estudios con el fin de irrigar los terrenos eriazos ubicados en la margen izquierda del río Santa.

Con conocimiento del H. señor López, al archivo.

Del señor Ministro de la Guerra,