

plimiento del artículo de la ley que manda construir los ferrocarriles; de modo que antes de iniciarse los estudios estaba ordenada la obra, lo que demuestra que el objeto de esa disposición es simplemente que el gobierno se ocupe á la mayor brevedad de la construcción de ese ferrocarril, estimado por todos como una necesidad inaplazable.

El señor **Presidente**.—Si su señoría va á extenderse más, puede quedar con la palabra porque la hora es avanzada.

El señor **Ministro**.—Perfectamente Excmo. señor.—(Aplausos).

Se levantó la sesión.

Eran las 7 y 15 p. m.

Por la Redacción.—

Belisario Sánchez Dávila

45a. sesión del jueves 11 de octubre de 1906

Presidencia del H. Sr. Dr. Barrios

Abierta la sesión con asistencia de los honorables señores Carmona, Moscoso Melgar, Alvarez Calderón, Aspíllaga, Bernal, Bezada, Capello, Coronel Zegarra, Elguera, Echeopar, Falconí, Ganoza, Icaza Chávez, Ingurza, Irigoyen, López, Lorena, Luna, Llosa, Matto, Morey, Menéndez, Navarrete, Olacchca, Orihuela, Pastor, Peralta, Pérez, Ponce, Reinoso, del Río, Riva Agüero, Rodolfo Ruiz, Samanez, Seminario y V., Solar L. F., Sosa, Tovar, Trelles, Valencia Pacheco, Ward M. A., Ward J. F., García y Revoredo. secretarion, se leyó el acta de la anterior y fué aprobada.

Se dió cuenta de los siguientes documentos:

OFICIOS

Del señor Ministro de Fomento, remitiendo los informes técnicos emitidos sobre la irrigación de la margen izquierda del río de la Chirra.

Con conocimiento del honorable señor Coronel Zegarra, al archivo.

Del mismo, comunicando que se han mandado hacer los estudios para la irrigación de las tierras eriazas de la margen izquierda del río Santa.

Con conocimiento del honorable señor López, al archivo.

Del señor Ministro de Gobierno, comunicando que espera la respuesta del gobierno del Ecuador para proceder al empalme de la línea telegráfica del norte con la de la frontera de ese país.

Con conocimiento del honorable señor Coronel Zegarra, al archivo.

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

Asignado á los vocales y fiscales de las Cortes Superiores de Piura, Libertad, Ancash, Cajamarca, Arequipa, Cuzco, Puno y Ayacucho, el haber mensual de Lp. 40.

A las Comisiones de Justicia y Auxiliar de Presupuesto.

Aumento de haber á los que prestan servicion en el Poder Judicial.

A las Comisiones de Justicia y Auxiliar de Presupuesto.

Del mismo, comunicando que esa Cámara ha sancionado lo resuelto por el Senado, para que se conceda al teniente 2o. de la armada don Manuel E. Villar, como pensión de invalidez, S. 60, mensuales.

A sus antecedentes

De los señores secretarios de la honorable Cámara de Diputados, comunicando la aprobación de las siguientes redacciones de resolución:

La que concede permiso al Excmo. señor doctor don José Pardo, presidente de la república y al doctor Javier Prado y Ugarteche, Ministro de Relaciones Exteriores, para que acepten las condecoraciones que les ha conferido S. M. el rey de Italia.

La que insiste en que no considere á don Manuel F. Salazar en la clase de subteniente, para los efectos de la invalidez.

A sus antecedentes ambos oficios.

DICTAMENES

De la Comisión de Redacción en los siguientes asuntos:

En la resolución que concede á doña María García Calderón, la pensión mensual de Lp. 20.

En la que concede á la viuda é hijos de don José María Quiroga, Lp. 15 mensuales, como gracia.

En la ley que aumenta los haberes á los vocales y fiscales de la Corte Suprema y á los de las Cortes Superiores, con excepción de las de Lima é Iquitos.

En la que modifica el artículo 131 de la ley de municipalidades en lo que se refiere á la elección de síndicos de los concejos distritales.

De la de Demarcación Territorial, en el proyecto que crea el distrito de Conchucos en la provincia de Pallasca.

De la misma, en el que crea un quinto distrito en la provincia de Acomayo.

De la misma, en la que eleva á ciudad la villa de Bambamarca.

De la de Premios, en la solicitud de doña Mercedes Calderón viuda de Gargurevich, sobre pensión de montepío.

De la de Justicia, en el proyecto que crea una nueva judicatura de primera instancia en Tarma.

A la orden del día los anteriores dictámenes.

Quedaron en mesa por estar con firmas incompletas, los siguientes dictámenes:

De la Comisión de Premios, en la solicitud de doña Margarita Quinn viuda de Botsford, sobre pensión de gracia.

De la misma, en la de doña Amalia L. de Romaña, sobre pensión de gracia.

De la misma, en la de don Miguel Vega sobre pensión de gracia.

De la misma, en la de doña Rosalvina Pancorbo, sobre pensión de gracia.

De la de Obras Públicas y Auxiliar de Presupuesto, en el proyecto que vota una suma como subvención para el camino que une el puerto de Huarmey con la ciudad de Huaraz.

De la Auxiliar de Presupuesto, en el proyecto que vota Lp. 500 para proveer de mobiliario á la corte de Ancash.

De las de Beneficencia y Auxiliar de Presupuesto, en el proyecto sobre refección del local de la sociedad de Auxilios Mútuos de Artesanos de Huaraz.

De las de Obras Públicas y Auxiliar de Presupuesto, en el que vota una suma para la construcción de dos puentes sobre el río Mantaro.

SOLICITUD

De don David Torres Aguirre, ofreciendo en venta una obra.

A la Comisión de Policía.

PEDIDOS

El señor Bernalles, pide que se

consulte á la Cámara si el proyecto sobre reforma del consulado en New York se discute sin dictamen de la Comisión Principal de Presupuesto, á la cual ha pasado el expediente.

Hecha la consulta, fué aprobada, pasando en consecuencia, el expediente á la orden del día.

El señor Capelo, que según acuerdo de la honorable Cámara, los días sábados deben destinarse al despacho de los asuntos particulares, los cuales tienen derecho á ser atendidos como todos los demás asuntos; que el sábado anterior no se ha ocupado la Cámara del despacho de esos expedientes por atender á asuntos generales; y que no siendo justo que se desestime el derecho que tienen los particulares á que se les haga justicia pide que se dedique el día de mañana y pasado mañana á la resolución de estos asuntos; siendo ésto tanto más indispensable cuanto que según la ley, cuatro días antes de la clausura del Congreno éste no puede ocuparse de asuntos de interés particular.

El señor Luna se opone, porque cree que en ningún caso deben posponerse los asuntos generales á los particulares.

El señor Ward M. A., propone que se celebren sesiones de mañana destinadas á la resolución de asuntos particulares.

El señor Capelo, acepta la proposición del señor Ward, invirtiendo el orden, esto es, que las sesiones de la mañana se dediquen á asuntos generales y las de la tarde á particulares.

El señor del Río, no acepta que se dé preferencia á los asuntos particulares sobre los locales.

El señor Carmona, dice á su señoría que los asuntos locales son atendidos diariamente en las primeras horas de sesión, y que para resolver los asuntos particulares bastaría el que se celebraran tres sesiones extraordinarias por la mañana.

El señor Capelo, insiste en su pedido.

El señor Luna, vuelve á oponerse, manifestando que si no hubiera sesiones de asuntos particulares, se ahorraría el Congreso la vergüenza de que esas sesiones se convirtieran en una feria de concesiones que pe-

san enormemente sobre la nación; y que el abuso ha llegado á tal punto de que se presentan constantemente sin tener derecho solicitando gracias, como si la Cámara fuese sociedad de beneficencia; y que el mejor servicio que podría prestarse al país sería cerrar la puerta á estos abusos de los particulares.

Después de nuevas observaciones del honorable señor Capelo, S. E. hizo la consulta en dos partes: primero, si se acordaba celebrar sesiones por la mañana; segundo, si en estas sesiones se trataría de asuntos generales, dejando la tarde para asuntos particulares.

La primera fué aprobada.

La segunda, que fué objetada por el señor Orihuela, fué desechada.

En consecuencia, quedó aprobado que se celebrarían sesiones en la mañana para la resolución de asuntos particulares y que éstas serían alternadas citando S. E. para el sábado en la mañana.

En seguida S. E. propuso para formar la Comisión de cómputo, á los señores Irigoyen, Olacoechea y del Río.

Consultada la honorable Cámara, fué aprobada.

ORDEN DEL DIA

Sin debate se aprueban las redacciones siguientes:

María García Calderón.—Pensión de gracia.

Comisión de Redacción.

Lima, etc.

Excmo. señor:

El Congreso, teniendo en consideración los eminentes servicios prestados á la nación por el doctor Francisco García Calderón; ha resuelto conceder á su hija doña María García Calderón la pensión mensual de veinte libras.

Lo comunicamos, etc.

Dios guarde á V. E.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 11 de octubre de 1906.

J. J. Reinoso.—Carlos Forero.—

J. A. de Lavalle.

Viuda é hijas del doctor José María Quiroga.—Pensión de gracia.

Comisión de Redacción.

Lima, etc.

Excmo. señor:

El Congreso, atendiendo á los im-

portantes servicios prestados á la nación por el que fué vencedor en el combate del Dos de Mayo de 1866, doctor don José María Quiroga, fundador del instituto en que se realiza el cultivo y extracción del fluido vacuno, ha resuelto conceder á su viuda é hijas la pensión de gracia de quince libras mensuales.

Lo comunicamos, etc.

Dios guarde á V. E.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 10 de octubre de 1906.

J. J. Reinoso.—Carlos Forero.—

J. A. de Lavalle.

Aumento en el haber de los vocales y fiscales de la Corte Suprema y de las Superiores, con excepción de las de Lima é Iquitos.

Comisión de Redacción.

El Congreso, etc.

Ha dado la ley siguiente:

Artículo 1o.—Los vocales y fiscales de la Excm. Corte Suprema disfrutarán del haber de mil libras anuales.

Art. 2o.—Auméntase en cinco libras mensuales el haber que perciben los vocales y fiscales de todas las Cortes Superiores de la república, con excepción de las de Lima é Iquitos, que quedan sujetas á las especiales que establecen su dotación.

Comuníquese, etc.

Dada, etc.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 10 de octubre de 1906.

J. J. Reinoso.—Carlos Forero.—

José A. de Lavalle.

Reforma el artículo 131 de la ley municipal sobre elección de síndicos.

Comisión de Redacción.

El Congreso, etc.

Ha dado la ley siguiente:

Artículo 1o.—En cada capital de distrito, que no lo sea de provincia, habrá un concejo municipal compuesto de un alcalde, dos síndicos y dos regidores, todos los que serán elegidos por los sufragantes del distrito.

Art. 2o.—Los síndicos de los concejos de distrito, en su respectiva circunscripción tendrán las mismas atribuciones y ejercerán funciones análogas á la de los síndicos de los concejos provinciales.

Art. 30.—En caso de impedimento de los síndicos para el desempeño de las funciones de su cargo, serán reemplazados por los accesorios en la forma que indica el artículo 138 de la ley municipal vigente, respecto de los alcaldes y regidores.

Art. 40.—Quedan derogadas las disposiciones que se opongan á la presente ley.

Comuníquese, etc.

Dada, etc.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 9 de octubre de 1906.

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

Votando libras 500 en el presupuesto general para proveer de agua al distrito de Ticaco.—Se aprueba el proyecto modificado por la Comisión.

El señor Secretario dió lectura á los siguientes documentos:

El Congreso, etc.

Considerando:

Que el distrito de Ticaco, comprensión de la provincia de Tarata, esencialmente agrícola viene sufriendo hace más de 6 años la escasez absoluta de agua para el cultivo de sus tierras;

Que por esta circunstancia, los vecinos del lugar emigran en busca del sustento necesario para su familias;

Que en tal situación el vecindario en el propósito de salvar de tan grave conflicto á Ticaco, ha ofrecido su trabajo personal gratuito, para la construcción de una nueva acequia que permita traer el agua de las vertientes de la cordillera, para cuyo fin sólo necesitan un auxilio en dinero, destinado á la compra de herramientas y demás material requerido para dicha obra;

Ha dado la ley siguiente:

Artículo único.—Vótase en el presupuesto general de la República para 1907 y por una sola vez, la suma de libras 500.0.00 que se entregarán á la junta compuesta del subprefecto de Tarata que la presidirá, del comisario y gobernador de Ticaco y de cuatro vecinos propietarios de tierras de este distrito, para la

compra de herramientas y víveres de los trabajadores que se ocupen de la construcción de una nueva acequia que permita traer á Ticaco de las vertientes de la cordillera el agua que necesita para el cultivo de sus tierras.

Comuníquese, etc.

Lima, agosto 29 de 1906.

M. Adrián Ward.

Es copia.

Lima, octubre 12 de 1906.

Comisión de Agricultura.

Señor:

La carencia de agua para la irrigación de los terrenos del distrito de Ticaco, comprensión de la provincia de Tarata, que viene sufriendo hace algunos años, con daño positivo de los intereses agrícolas de esa localidad y privando de trabajo á un buen número de operarios que tienen que emigrar á otros pueblos en busca del sustento, ha impuesto á los honorables senadores por Tacna, la obligación de cautelar, esos intereses bastante apreciables, presentando el proyecto de ley por el que se manda consignar en el presupuesto general de la República para el año próximo, la suma de libras 500.0.00 para compra de herramientas y del material necesario para la construcción de una acequia que permita traer á Ticaco, de las vertientes de la cordillera, el agua necesaria para el cultivo de sus tierras.

Habiendo ofrecido el vecindario, su trabajo personal gratuito, para la realización de la obra anteriormente referida que va á salvar la situación angustiosa en que se encuentra, hace más de seis años el distrito de Ticaco, y que amenaza una ruina completa para los agricultores de ese valle; vuestra Comisión de Agricultura es de sentir que aprobéis el proyecto de que se ocupa.

Dése cuenta.—Sala de la Comisión.

Lima, 21 de setiembre de 1906.

Antero Aspíllaga.—Leoncio Samanez.—C. A. Calderón.

Es copia.

Lima, 12 de octubre de 1906.

Comisión Auxiliar de Presupuesto.

Señor:

Vuestra Comisión Auxiliar de Presupuesto ha estudiado con todo el interés que requiere el proyecto

de ley presentado por el II. senador por Taena señor M. Adrián Ward, votando por una sola vez en el presupuesto general de la República, de 1907, la cantidad de libras 500, para la compra de herramientas y demás gastos que demanda la construcción de una acequia que conduzca agua de las vertientes desde la cordillera hasta la campiña del distrito de Ticaco, de la jurisdicción de Tarata, que según lo asevera el autor del proyecto, há más de seis años que viene sufriendo la consecuencia de la falta de lluvias en la cantidad necesaria; lo que da lugar á que los vecinos emigren en busca de comarcas donde puedan consagrarse á las faenas propias de la agricultura.

Para conjurar este mal, los vecinos de Ticaco han resuelto construir una acequia, que ponga á su alcance el agua de las vertientes de la cordillera, siempre que á su trabajo personal se una el auxilio fiscal de que han menester.

No debiendo los poderes del Estado, ver con indiferencia la despooblación del distrito de Ticaco, y estando lejos de eso, en el deber de evitar males como el que vienen arruinando dicho distrito, vuestra Comisión Auxiliar de Presupuesto, os propone que aprobéis las siguientes conclusiones:

Primera.—Que mandéis consignar, por una sola vez, en el presupuesto general de la República para 1907, la cantidad de libras 500, para la construcción de una acequia que conduzca el agua de las vertientes de la cordillera, hasta las tierras de labranza del distrito de Ticaco; y

Segunda.—Esta cantidad se entregará con tal objeto, á una junta compuesta del alcalde de dicho distrito que la presidirá, del gobernador y de tres agricultores, nombrados por la autoridad política de la provincia.

Salvo más acertado parecer.

Dése cuenta.—Sala de la Comisión.

Lima, octubre 10. de 1906.

César A. del Río.—**Germán Echeopar.**

El señor **Presidente.**—No estando de acuerdo el dictamen de la Comisión Auxiliar de Presupuesto con el proyecto, se pone éste en discusión.

El señor **Ward A.**—La modificación que ha introducido la Comisión Auxiliar de Presupuesto me parece conveniente, porque eso como autor

del proyecto, la acepto, para que no hayan tropiezos de ninguna clase; así es que se puede aprobar el proyecto como propone la referida Comisión.

El señor **Presidente.**—Está en debate el dictamen de la Comisión Auxiliar de Presupuesto, por haberse adherido á sus conclusiones el autor del proyecto.

—Sin debate se procedió á votar las conclusiones del dictamen referido y fueron aprobados.

Dicen así:

1a.—Que mandéis consignar por una sola vez, en el presupuesto general de la República para 1907, la cantidad de Lp. 500, para la construcción de una acequia que conduzca el agua de las vertientes de la cordillera, hasta las tierras de labranza del distrito de Ticaco; y

2a.—Esta cantidad se entregará con tal objeto, á una junta compuesta del alcalde de dicho distrito, que la presidirá, del gobernador y de tres agricultores, nombrados por la autoridad política de la provincia.

Consulta del Poder Ejecutivo sobre la aplicación de la ley No. 160.
—Se aprueba el proyecto venido en revisión.

El señor **Secretario** leyó:

Lima, 29 de setiembre de 1906.
Excmo. señor Presidente de la H. Cámara de Senadores.

La consulta elevada por el Poder Ejecutivo acerca de la aplicación de la ley número 160, ha sido absuelta por la H. Cámara de Diputados en los términos que aparecen en el proyecto de ley que, en copia, me es honroso remitir á VE., para su revisión por el H. Senado.

Envío, además, á VE., los dictámenes en mayoría y minoría de la Comisión Principal de Legislación, así como el de la Comisión Principal de Guerra y el oficio en el que el Poder Ejecutivo hace la consulta.

Dios guarde á VE.

Juan Parlo.

Ministerio de Guerra y Marina.

Lima, agosto 16 de 1906.

Señores Secretarios de la H. Cámara de Diputados:

La ampliación de la ley número 160 ha inducido al infrascrito de acuerdo con S. E. el presidente de la República á someter á consulta á la

consideración de la representación nacional los siguientes puntos:

1o.

El artículo 1o. de la referida ley dice textualmente lo que sigue:

"Artículo 1o.—Reinscribáse en el escalafón general del ejército y de la armada, á los militares y cirujanos del ejército q' ya no lo hubieren sido, en la clase hasta de coronel graduado, que les fueron desconocidas por las leyes de 26 y 29 de octubre de 1886 y 20 de diciembre de 1895."...

En cumplimiento, pues, del mandato de la ley, el Gobierno ha procedido á reinscribir en los respectivos escalafones, á los militares que han acreditado su derecho para el efecto, en las clases y en la antigüedad en que les fueron desconocidas, expidiéndoles por este motivo el correspondiente despacho.

Mas ateniéndose al texto del artículo citado que excluye de la reinscripción de manera expresa á los militares que ya lo hubieran obtenido, se ha visto en el caso de aplazar las solicitudes que éstos últimos han presentado, para que se les conceda la antigüedad que antiguamente tuvieron en los despachos desconocidos, y los cuales al ser revalidados no por vía de reconocimiento, sino á título de ascenso les dió únicamente la clase, pero no la antigüedad.

Resulta, pues, en la práctica, con motivo de la ejecución de la ley número 160, la situación que sigue:

Con posterioridad á la ley:

Militares con clase y antigüedad reconocidas.

Con anterioridad á la ley:

Militares con clase reconocida, pero con antigüedad desconocida.

Tal situación tratándose de la misma causa, esto es, de los mismos despachos y de las mismas circunstancias, establece un desnivel que, á juicio del Gobierno, debe remediarse en obsequio á las claras exigencias de la justicia, para que así la ley pueda extender por igual los beneficios de su acción á todos aquellos que se encuentran en idénticas condiciones, y por consiguiente con el mismo derecho.

Preciso es tener en consideración, además, que algunos militares por consecuencia del desconocimiento de sus clases, al ser llamados al servicio lo prestaron en clases inferiores al

que habían tenido, y que al recuperarla nuevamente, la obtuvieron otra vez por su merecimiento pero siempre perdiendo la antigüedad.

Otros fueron llamados al servicio con el reconocimiento de la clase, no por revalidación como lo dejó anotado, sino por ascenso.

Justo es pues, que unos y otros recobren la antigüedad de la clase primitivamente desconocida.

En este concepto, y dados los antecedentes expuestos, tengo la honra de solicitar de la Representación Nacional la resolución aclaratoria que corresponda, á cuyo propósito formulo la siguiente consulta:

¿Los militares reinscritos antes de la ley número 160, en el respectivo escalafón, á título de ascenso en la clase que les fué desconocida, tienen derecho á la antigüedad del despacho primitivo, como los militares reinscritos en cumplimiento de la citada ley?

II.

Otro de los puntos que tengo la honra de consultar también al Poder Legislativo es el siguiente:

¿Los comisarios de la hacienda militar, con despachos desconocidos por las leyes del 26 y 29 de octubre de 1886 y 20 de diciembre de 1895, tienen ó nó derecho á la reinscripción en el escalafón correspondiente por efecto de la ley número 160?

La consulta que así dejo formulada, obedece á la circunstancia de que el artículo primero de la ya referida ley número 160 se ocupa solo de la "reinscripción de los militares y cirujanos del ejército" y como no considera expresamente á los comisarios, él se ha abstenido de dar curso á sus solicitudes, mientras el Poder Legislativo absuelva esta consulta.

Con este motivo cúplame manifestar á USS. HH. que los comisarios á los que aún no se ha reinscrito en el escalafón, se encuentran en las mismas condiciones de los militares y cirujanos favorecidos por la ley y en concepto del ejecutivo con los mismos derechos que aquellos para el reconocimiento de sus clases.

El Gobierno confía en que la honorable representación nacional, inspirándose en sus altos sentimientos de rectitud y de justicia, tendrán á bien absolver las consultas hechas en

el presente oficio para la más exacta aplicación de la ley.

Dios guarde á USS. HH.

Rubricado al margen por S. E.

Firmado.—**Pedro E. Muñiz.**

Es copia.

Lima, setiembre 29 de 1906.

León.

El Congreso, etc.

Ha dado la ley siguiente:

Art. 1o.—Los militares reinscritos antes de la vigencia de la ley número 160, en el respectivo escalafón á título de ascenso, en la clase que les fué desconocida, tiene derecho á la antigüedad del despacho primitivo, como los reinscritos en cumplimiento de la citada ley.

Art. 2o.—Los comisarios de la hacienda militar y los oficiales del cuerpo político de la armada, con despachos desconocidos por las leyes de 26 y 29 de octubre de 1886 y 20 de diciembre de 1905, tienen también derecho á que se le reinscriba en el escalafón correspondiente, por efecto de la ley número 160, desde su presentación ante la junta calificadora y con la antigüedad de sus primitivos despachos.

Artículo 3o.—Fíjase el plazo de seis meses, á contarse desde la fecha de la promulgación de la ley presente para la ejecución de los derechos reconocidos en los precedentes artículos.

Comuníquese, etc. (

Es copia del proyecto aprobado por la Cámara de Diputados.

Lima, 29 de setiembre de 1906.

León.

Comisión Principal de Guerra de la II. Cámara de Diputados.

Señor:

Vuestra Comisión Principal de Guerra ha estudiado detenidamente la consulta hecha por el Poder Ejecutivo que consta del oficio número 69 sobre aclaratoria de la ley número 160. Ha tenido también á la vista los dictámenes de mayoría y minoría de la Comisión Principal de Legislación; y encontrando fundadas las consideraciones expuestas en ambos, no trepida en aceptarlas, por lo que reproduciéndolas os pide que aprobéis el proyecto de resolución que os presenta, la mayoría de la Comisión Principal de Legislación.

Dése cuenta.—Sala de la Comisión.

Lima, 17 de setiembre de 1906.

Firmado.—**Luis I. Ibarra—Angel Ugarte—Carlos M. Olivera.**

Es copia.

Lima, setiembre 29 de 1906.

León.

Comisión de Principal de Legislación de la H. Cámara de Diputados en mayoría.

Señor:

El Poder Ejecutivo envía á VE. consulta sobre varios puntos que deben ser aclarados con motivo de la vigencia de la ley número 160, y sobre el particular vuestra Comisión Principal de Legislación pasa á examinar la referida consulta pronunciándose en el sentido que debe ser absuelta.

“¿Los militares reinscritos antes de la ley número 160 en el respectivo escalafón á título de ascenso en la clase que les fué desconocida tienen derecho á la antigüedad del despacho primitivo, como los militares reinscritos en cumplimiento de la citada ley?”

No vacilamos en contestar afirmativamente reproduciendo las consideraciones comprendidas en el párrafo 1o del oficio que motiva este dictamen. La mente del Congreso al dictar la ley de cuya aclaratoria se trata, fué derogar las leyes de 26 y 29 de octubre de 1886 y 20 de diciembre de '89 acordando á los militares cuyas clases les fueron desconocidas, la reinscripción en el escalafón general del ejército con la antigüedad de los despachos hoy revalidados, y el gobierno, en cumplimiento del artículo 1o, de la citada ley número 160 procedió á considerar á los favorecidos con la antigüedad desconocida. Pero hay otros militares que conservando despachos expedidos por los gobiernos á que se contrae la novísima ley, prestaron servicios á la nación en clases inferiores, y, no obstante su mérito, consiguieron el ascenso á la clase que hoy se les manda reinscribir. Justo es que la ley reparadora número 160 comprenda también á estos últimos militares para los efectos de la antigüedad. Esta regla hará desaparecer el desnivel que existe actualmente y que patentiza el Ejecutivo en su nota del 16 de los corrientes.

El segundo punto consultado es este:

“¿Los militares de la hacienda militar con despacho desconocido por las leyes de 26 y 29 de octubre de 1886 y 20 de diciembre de 1895 tienen ó nó derecho á la reinscripción en el escalafón correspondiente, por efecto de la ley número 160?”

Interpretando el pensamiento del legislador, vuestra Comisión cree acertado aclarar en sentido afirmativo el artículo primero de la referida ley número 160, porque asegura que la emisión en cuanto á los individuos del cuerpo político de la armada fué solo por olvido, pues resultaría odiosa excepción en contra de esos servidores del Estado mantener los términos del artículo primero que se contraen á los militares y cirujanos del ejército.

En lo único que difiere la comisión á este respecto es en cuanto á la conveniencia de no limitar el derecho para la reinscripción á los comisarios de la hacienda militar sino ampliarlo á todos los oficiales del cuerpo político de la armada por hallarse colocados en idénticas condiciones.

En suma, vuestra Comisión opina porque aprobéis el siguiente proyecto: El Congreso, etc.

Ha resuelto:

1o.—Los militares reinscritos antes de la vigencia de la ley número 160 en el respectivo escalafón, á título de ascenso, en las clases que les fué desconocida, tienen derecho á la antigüedad del despacho primitivo, como los reinscritos en cumplimiento de la citada ley.

2o.—Los comisarios de la hacienda militar y los oficiales del cuerpo político de la armada con despachos desconocidos por las leyes de 26 y

29 de octubre de 1886 y 20 de diciembre de 1895, tienen derecho también á que se les reinscriba en el escalafón correspondiente, por efecto de la ley número 160, desde su presentación á la junta calificadora y con la antigüedad de sus primitivos despachos.

Dada, etc.

Sala de la Comisión.

Lima, 31 de agosto de 1906.

(Firmado).—Félix Núñez del Arco.—M. Lino Cornejo.—M. Velarde Alvarez.

Es copia.

Comisión Principal de Legislación de la H. Cámara de Diputados. (En minoría).

Señor:

Vuestra Comisión Principal de Legislación, en minoría, ha procedido á examinar la consulta del Ejecutivo sobre la condición de antigüedad de los militares y cirujanos del ejército, reinscritos en el respectivo escalafón antes de la ley número 160, y sobre la reinscripción de los comisarios de la hacienda militar con despachos desconocidos por las leyes del 26 y 29 de octubre de 1886 y 20 de diciembre de 1895; y pasa á absolverla en los términos siguientes:

Es manifiesto que los militares, cirujanos del ejército y comisarios de la hacienda militar, á que se refiere la consulta, no esán comprendidos en la ley citada, como resulta de su simple lectura, pero las razones que motivaron la reinscripción de los militares y cirujanos del ejército á que esa ley se refiere, concurren con igual eficacia á favor de las personas á quienes se contrae la consulta del ejecutivo y aun se extiende también á todos los oficiales del cuerpo político del ejército y de la armada; por lo cual se hace indispensable la expedición de una ley ampliatoria de la número 160, comprensiva de las personas omitidas; pero sujetas en todo á las condiciones y procedimientos establecidos en la citada ley. Y como ésta, para los efectos de la reinscripción, señaló en su artículo 5o. el plazo de seis meses, que ya está vencido, es preciso, con igualdad de procedimiento, fijar un plazo análogo para la reinscripción de los miembros del cuerpo político del ejército y la armada.

En consecuencia, vuestra Comisión en minoría os pide que aprobéis el siguiente proyecto de ley:

El Congreso, etc.

Ha dado la ley siguiente:

Art. 1o.—Amplíase la ley número 160, para los efectos de la antigüedad del despacho primitivo, á los militares reinscritos antes de su expedición en el respectivo escalafón, á título de ascenso en la clase que les fué desconocida;

Art. 2o.—Ampliase igualmente la citada ley en todos sus efectos á los comisarios de la hacienda militar y á los oficiales del cuerpo político del ejército y de la armada, con despachos desconocidos por las leyes de 26 y 29 de octubre de 1886 y 20 de diciembre de 1895;

Art. 3o.—Fíjese el plazo de seis meses, á contarse desde la fecha de la promulgación de la presente ley, para la ejecución de los derechos reconocidos en los precedentes artículos.

Dada, etc.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 5 de setiembre de 1906.

F. Fariña.

Es copia.

Lima, 29 de setiembre de 1906.

León.

Comisión Principal de Legislación.

Señor:

La Cámara de Diputados remite para su revisión la consulta elevada por el Poder Ejecutivo acerca de la ampliación de la ley número 160.

La consulta ha merecido amplio y detenido estudio por parte de las Comisiones Principales de Guerra y Legislación de dicha Cámara; y son tan fundadas las razones por ellas expuestas, que relevan á la vuestra de aducir otras nuevas en apoyo del proyecto aprobado por la honorable Cámara de Diputados, que absuelve, inspirándose en el verdadero espíritu de la ley número 160, la reforma que en ella debe aplicarse por el Poder Ejecutivo.

En esta virtud, vuestra Comisión Principal de Legislación cumple con reproducir los fundamentos en que se apoyan los dictámenes emitidos al respecto; y, en consecuencia, es de sentir que absolváis la consulta del Gobierno sobre la ley número 160, en los términos de que consta el proyecto aprobado por la Colegisladora.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 5 de octubre de 1906.

(Firmado).—**Manuel Pablo Olaechea.**—**Telémaco Orihuela.**—**Eduardo E. Pérez.**

Comisión Principal de Guerra.

Señor:

Toca á vuestra Comisión emitir el dictamen que se le ha pedido acerca de la consulta elevada por el Poder Ejecutivo sobre la ley número 160, y que ha sido ya absuelta por la honorable Cámara de Diputados en los términos en que aparecen en el proyecto de ley que se encuentra en el expediente de la materia.

Estando la Comisión informante de acuerdo con todas sus partes con los dictámenes emitidos tanto de la honorable Cámara de Diputados como por la Principal de Legislación de esta honorable Cámara, se cree relevada de entrar en consideraciones que aprueben la bondad del proyecto que, sobre aclaratoria de la ley número 160, ha formulado la codictaminadora de la Colegisladora.

En tal virtud, la Comisión Principal de Guerra es de sentir que le prestéis vuestra aprobación al proyecto que la ocupa.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima 9 de setiembre de 1906.

(Firmado).—**Leoncio Samanez.**—**Severiano Bezada.**—**Manuel Eleuterio Ponce.**

—Sin debate fué aprobado el proyecto venido en revisión, que dice:

“Artículo 1.—Los militares reinscritos antes de la vigencia de la ley No. 160 en el respectivo escalafón, á título de ascenso, en la clase que les fué desconocida, tienen derecho á la antigüedad del despacho primitivo, como los reinscritos en cumplimiento de la ley citada.

“Artículo 2o.—Los comisarios de la hacienda militar y los oficiales del cuerpo político de la armada, con despachos desconocidos por las leyes de 26 y 29 de octubre de 1886 y 20 de diciembre de 1895, tienen también derecho á que se les reinscriba en el escalafón correspondiente, por efecto de la ley No. 160, desde su presentación ante la junta calificadora y con la antigüedad de sus primitivos despachos.

“Artículo 3o.—Fíjase el plazo de seis meses, á contarse desde la fecha de la promulgación de la presente ley, para la ejecución de los derechos reconocidos en los precedentes artículos.”

Proyecto reformando el consulado general en Nueva York.—Se aprueba el proyecto con la modificación propuesta por la Comisión.

El señor Secretario leyó lo siguiente:

El Congreso, etc.

Considerando:

1o.—Que el incremento de las relaciones comerciales entre el Perú y los Estados Unidos imponen al Estado el deber de favorecer un intercambio, bajo todo concepto provechoso á los intereses de ambos países;

2o.—Que la importación de capitales y establecimiento de industrias yanquis en el Perú sólo puede realizarse de un modo provechoso para la Nación y para los que quieran traerlos á ella, dando á los mercados y centros financieros de los Estados Unidos los elementos de apreciación y de estudio que conduzcan á reputar ventajosos los negocios que en ellos sean presentados;

3o.—Que la progresiva energía con que se van realizando los trabajos del canal de Panamá hacen presumir que esa obra estará terminada dentro de un corto número de años, siendo, por lo mismo, preciso que el Perú se prepare á aprovechar la corriente de capitales que se derramarán sobre Sud América, una vez realizada esa obra;

4o.—Que tales conveniencias nacionales no pueden ser atendidas por una oficina de limitadas funciones mercantiles, como lo es actualmente el consulado del Perú en Nueva York, ni con el personal y los haberes de que goza actualmente;

Ha dado la ley siguiente:

Artículo 1o.—El Poder Ejecutivo dispondrá lo conveniente para que, desde el 1o. de enero de 1907, quede organizado en el consulado general de New York y bajo a dirección y responsabilidad de cónsul general allí, un centro comercial y estadístico, cuyo principal objeto será favorecer, por cuantos medios estén á su alcance, la inmigración, el comercio y el ingreso de capitales é industrias de aquel país hacia el nuestro.

Artículo 2o.—Serán obligaciones especiales de dicho centro, aparte de las generales ya mencionadas:

a)—Reunir, sistemada y progresivamente, todos los datos, informes,

estudios especiales, etc., que pudieran servir á la implantación, desarrollo ó mejoramiento de las industrias, del comercio y su tráfico y de los negocios, en general, entre el Perú y los Estados Unidos.

b)—Trasmitir estos informes á las instituciones comerciales de Lima y á los del mismo carácter en toda la República.

c)—Suministrar á todos los industriales, comerciantes, capitalistas, etc., peruanos que los demanden de aquella oficina, todos cuantos datos le sean solicitados sobre sus particulares negocios, sin más gravamen para ellos que los que pudieran ocasionar la autenticación ó legalización de documentos, la copia de planos, la adquisición de libros ó papeles que el centro no pudiera adquirir por sí mismo.

d)—Invitar permanentemente á los hombres de negocios, banqueros, empresarios, etc., de los Estados Unidos á estudiar los negocios de que puede ser campo el Perú y proporcionarles de un modo espontáneo ó á su solicitud, pero siempre gratuitamente, todos los elementos que para ello fueren precisos y existieran en sus oficinas, cooperando así á la organización de negocios por todos los medios posibles.

e)—Servir de intermediario y de agente entre las personas ó empresas que deseen traer negocios en el Perú sin gravamen ninguno para ellos, siempre que no se trate de documentos ó diligencias legales que impongan gastos determinados, de copias de planos, de ensayos y experiencias viajes ó exportaciones, en que sea necesario remunerar servicios ó particulares.

f)—Formar, renovar é incrementar incesantemente una exhibición de productos naturales y manufacturados nuestros, acompañándolos de una minuciosa información sobre las condiciones de producción y transporte; de explotación, de distancias y climas, á fin de que el mercado americano y los hombres de negocios en los Estados Unidos puedan conocer en sus menores detalles los factores de la producción y del trabajo respecto de cada artículo.

g)—Reunir también y remitir á las respectivas oficinas de información del país, todos los muestrarios de la industria americana y de los productos naturales de ese país, con

especificación de los mismos detalles.

h)—Estimular y ayudar el envío de modelos y muestras á la exposición permanente de maquinarias é industrias aquí establecidas.

i)—Publicar una revista financiera, con todos los datos sobre los precios de nuestros productos en aquellos mercados, en los artículos americanos susceptibles de importación al Perú (de maquinarias, etc., y al mismo tiempo las tarifas de transporte, los itinerarios y demás datos que sirvan á la franca evolución del comercio recíproco. Esta revista se enviará gratis á todas las instituciones comerciales, á los centros mercantiles, á los grandes industriales é importadores y á las publicaciones de más importancia. La impresión se hará por cuenta del Estado y la reglamentará el Poder Ejecutivo.

j)—Recabar de las oficinas públicas del Perú todos los datos y publicaciones estadísticas sobre nuestro comercio é industrias, producción y tráfico, etc., para tenerlos á disposición del mercado americano, formando semestralmente siquiera, boletines impresos que puedan llevar á todos los centros de negocios de los Estados Unidos el mejor conocimiento de los que sería posible implantar en el Perú.

y k)—Estudiar permanentemente y someter á la consideración del Gobierno todas aquellas medidas que conduzcan á mejorar nuestras relaciones mercantiles y financieras con los Estados Unidos.

Artículo 3.—Vótase en el presupuesto general de la República para 1907, la suma de Lp. 250, destinadas á la organización de aquel centro.

Artículo 4o.—El consulado general de New York y el centro comercial, serán servidos por el cónsul general, como antes se ha dicho, dos cancilleres, 1o. y 2o., y dos empleados de escritorio y un portero, que pueden ser peruanos ó extranjeros.

Artículo 5o.—Los haberes de estos empleados serán los siguientes.

	Al mes
Cónsul General.	Lp. 80.000
Un canceller.	35.000
2o. Canciller.	30.000
Dos empleados, cada uno.	12.000
Un portero.	5.000

Estos haberes se consignarán en forma permanente en el presupuesto general.

Artículo 6o.—Se consignará en él, igualmente, una partida mensual para gastos de local, impresiones y demás que ocasione el sostenimiento del centro comercial y financiero.

Artículo 7o.—El Poder Ejecutivo reglamentará la ejecución de esta ley.

Comuníquese, etc.

Dada, etc.

Lima, agosto 6 de 1906.

J. C. Bernal.

Ministerio de Relaciones Exteriores.

Lima, 26 de setiembre de 1906.

Señores Secretarios de la H. Cámara de Senadores.

Contestando el estimable oficio fecha 9 de agosto último en el que USS. HH., á pedido de la Comisión de Comercio é Industrias de esa honorable Cámara, se sirven pedir la opinión de este despacho acerca del proyecto de ley presentado por el honorable señor Bernal, para reformar el consulado general del Perú en Nueva York, encomendándole la dirección de un centro comercial y estadístico, tengo la honra de manifestarles que encuentro muy conveniente y acertada esa iniciativa, pues la importancia de los EE. UU., y en especial de la ciudad de Nueva York, como centro de capitales que debemos atraer al Perú, para impulsar el comercio y las industrias, y el notable desarrollo que están tomando las relaciones económicas de nuestro país con dicha República, hacen provechosa la nueva organización que se piensa dar á esa oficina consular.

Creo sí que, teniendo en cuenta que desde el primer momento, el centro comercial que va á establecerse no tendrá toda su amplitud, y que, por tanto, sus labores no demandarán todo el personal auxiliar contemplado en el proyecto del honor de señor Bernal; y siendo, por otra parte posible conseguir en la localidad muchos de esos auxiliares por sueldo menor del que se ha fijado, puede reducirse algo el presupuesto de la oficina.

Estimo, además, que debe ser materia de la reglamentación que corresponde al Poder Ejecutivo la determinación de las obligaciones especiales del centro comercial y estadístico, las cuales se fijarán de conformidad con los propósitos expresa-

dos en el proyecto; pero que parecen ajenas al carácter de una ley, por cuya razón considero que debe limitarse la ley á establecer la creación de la oficina comercial y estadística en el consulado de New York, quedando la reglamentación de ella á cargo del Poder Ejecutivo. Por la misma razón pienso que no es necesario hacer la designación del personal subalterno, llamado á ayudar al cónsul en sus labores, y que debe estar en armonía con las necesidades variables de la oficina en que vá á servir, bastando que se vote en globo la suma que se tuviera á bien fijar para el sostenimiento de la oficina consular y centro comercial, suma que creo puede fijarse, por ahora, en cien libras mensuales; siendo entendido que en ella no estarían comprendidos los gastos á que se refieren los artículos 3o. y 6o. del proyecto.

Dios guarde á U. SS. HH.

J. Prado y Ugarteche.

Es copia.

Lima, 12 de octubre de 1906.

Comisión de Comercio é Industrias.

Señor:

El establecimiento de una oficina de informaciones con carácter oficial en los principales centros mercantiles del extranjero, es algo que en la actualidad constituye en los países que se preocupan de su desarrollo comercial, una necesidad imprescindible á la cual se atiende con toda la solicitud é interés que tan importante asunto requiere.

Las razones que hay para proceder en ese sentido son tan obvias y tan susceptibles de penetrar en la conciencia general, que es inútil detenerse á exponerlas.

Pero tratándose de nuestro país, esa necesidad se acentúa aún tanto por la urgencia que hay de dar á sus industrias naciescentes el mayor impulso posible, como por la conveniencia de aprovechar de la corriente favorable que se ha iniciado en los centros comerciales de Europa y América. Bajo este concepto, muy útil sería proveer á este servicio en los principales mercados de ambos continentes; más no siendo posible por ahora, darle toda la amplitud en que se haya observado con mayor intensidad esa corriente de inmigración

de capitales y ese propósito de estrechar con nosotros sus relaciones comerciales.

Ese país es, á no dudarlo, el de los Estados Unidos de Norte América, que de varios años acá viene demostrando el interés que le inspira el Perú, que ofrece ancho campo el capital y al trabajo, y en donde han invertido ya algunos millones de pesos.

El proyecto del honorable señor Bernaldes, es, pues, digno de tomarse seriamente en cuenta, y así lo ha considerado también al Poder Ejecutivo, como puede verse en el informe que respecto á él emitido.

Vuestra Comisión, después de estudiar las diversas disposiciones del proyecto, así como las observaciones que le ha sugerido el señor Ministro de Relaciones Exteriores, encuentra atendible la que éste ha formulado acerca de la conveniencia de dejar en manos del Poder Ejecutivo la organización interna de la oficina que se proyecta establecer en el consulado de Nueva York, determinando el detalle de las funciones que ha de llenar.

No cree lo mismo respecto á la autorización que pide para variar á su arbitrio, tanto la planta de empleos de esa oficina como los haberes que cada uno de ellos debe percibir, por que éstas son atribuciones peculiares del Congreso.

De otro lado, tampoco ve la Comisión la economía que pudiera obtenerse, como lo expresa el señor Ministro, votando en globo para atender al personal de la oficina, la suma de cien libras mensuales, por que los aumentos y plazas nuevas que consigna el proyecto, no llegan sino á noventa y dos libras.

Por lo expuesto, vuestra Comisión opina porque aprobéis el proyecto, con supresión del artículo 2o. que se refiere á la reglamentación de la oficina.

Seívo mejor acuerdo.

Ése cuenta.

Falta de la Comisión.

Lima, 5 de octubre de 1906.

Juan C. Peralta—J. C. Bernaldes—
Luis F. del Solar.

Es copia del dictamen aprobado por el honorable Senado.

Lima, 12 de octubre de 1906.

León.

El señor **Presidente**.—Está en discusión el proyecto.

El señor **Bernales**.—El autor del proyecto firma el dictamen de la Comisión. Soy miembro de la Comisión de Comercio, y me he adherido al dictamen de esta Comisión, á mérito de las observaciones hechas por el Gobierno. Yo, al presentar el proyecto con el detalle que lo hice, fué para que la Cámara pudiera apreciar toda su importancia y formarse criterio exacto de él. Si lo observa el Gobierno, y dice que esas observaciones quedarán á su cargo, yo no he tenido inconveniente en aceptarlas, no así la parte que se refiere á la dotación de empleados y los haberes que deben ganar, porque la Constitución encarga esta atribución exclusivamente al Congreso. Es por esto que la Comisión ha aceptado la primera parte de las observaciones del Gobierno, reservándose el derecho para nombrar los empleados y los haberes que deben percibir, los que se fijan en el dictamen de la Comisión.

El señor **Presidente**.—Continúa el debate del proyecto, con exclusión del artículo segundo, en cuyo sentido opina la Comisión dictaminadora.

Sin que ningún señor hiciera uso de la palabra, se procedió á votar el proyecto, y fué aprobado en los siguientes términos:

Artículo 1o.—El Poder Ejecutivo dispondrá lo conveniente para que, desde el primero de enero de 1907, quede organizada en el consulado general de New York y bajo la dirección y responsabilidad del cónsul general allí, un centro comercial y estadístico, cuyo principal objeto será favorecer, por cuantos medios estén á su alcance, la inmigración, el comercio y el ingreso de capitales é industrias de aquel país hacia el nuestro.

Artículo 3o.—Vótase en el presupuesto general de la república para 1907 la suma de Lp. 250, destinadas á la organización de aquel centro.

Artículo 4o.—El consulado general de New York y el centro comercial serán servidos por el cónsul general, como antes se ha dicho, dos cancilleres, primero y segundo, y dos empelados de escritorio y un portero, que pueden ser peruanos ó extranjeros.

Artículo 5.—Los haberes de estos empelados serán los siguientes:

Cónsul general	Lp. 80 al mes
Un canceller	35
Segundo id.	30
Dos empelados e <u>n</u>	12
Un portero	5

Estos haberes se consignarán en forma permanente en el presupuesto general.

Artículo 6.—Se consignará en él, igualmente, una partida mensual para gastos de local, impresiones y demás que ocasione el sostenimiento del centro comercial y financiero.

Artículo 7o.—El Poder Ejecutivo reglamentará la ejecución de esta ley.

Creación de un juzgado de 1a. instancia en Tarma.—Se aprueba el proyecto venido en revisión.

—Se leyeron los documentos siguientes:

Lima, 12 de octubre de 1906.

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

Para su revisión por el H. Senado, me es honroso enviar á V. E., en copia, el proyecto de ley aprobado por la H. Cámara de Diputados, por el que se crea en la provincia de Tarma un nuevo juzgado de primera instancia, con la misma renta asignada al actual.

Con antecedentes de la revisión, adjunto también á V. E. los dictámenes de las Comisiones Principales de Justicia y Presupuesto, recaídos en el referido proyecto y los documentos originales que obran en el expediente.

Dios guarde á V. E.

Antonio Miró Quesada.

El Congreso, etc.

Considerando:

Que el creciente desarrollo de la industria minera en Yauli y en casi todos los distritos de Tarma, han multiplicado las relaciones comerciales en toda esa provincia;

Que este hecho está comprobado por el rápido crecimiento que en estos últimos años ha alcanzado el

número de causas civiles y criminales, circunstancia que hace imposible que una sola judicatura pueda atender al despacho judicial de la indicada circunscripción territorial;

Ha dado la ley siguiente:

Artículo único.—Créase en la provincia de Tarma un nuevo juzgado de primera instancia, con la misma renta asignada al actual.

Dada, etc.

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

Lima, 12 de octubre de 1906.

Málaga Santolalla.

Comisión Principal de Justicia de la Cámara de Diputados.

Señor:

De los informes y demás documentos oficiales que obran en el expediente que se ha formado con motivo del proyecto de ley del H. señor Bedoya, que crea una nueva judicatura de primera instancia en la provincia de Tarma, del departamento de Junín, resulta suficientemente comprobada la necesidad y urgencia de dotar á la expresada provincia de la nueva judicatura propuesta por el honorable señor Bedoya.

Consta, en efecto, de la razón de las causas emitida por el juez de aquella provincia, comprobada por los secretarios de la Corte Superior de Lima, al que pertenece la indicada provincia, que su movimiento judicial es superior al de otras provincias de mismo departamento, que cuentan con dos jueces de igual categoría, puesto que la industria minera en creciente desarrollo é igualmente el desenvolvimiento de la agrícola y pecuaria, han aumentado considerablemente las transacciones comerciales, incrementado, por consiguiente, la labor judicial de ese despacho con más de cien causas criminales y otras tantas civiles.

En vista de estos hechos elocuentes, comprobados en documentos oficiales, la Comisión hace suyo el informe que al respecto emitió el señor Ministro de Justicia; y, reproduciéndolo en todas sus partes, os pide que aprobéis el proyecto de ley en referencia, por el que se crea una nueva judicatura de primera

instancia en la provincia de Tarma, del departamento de Junín.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 28 de setiembre de 1906.

Germán Arenas.—R. Grau.—J. Teófilo Núñez.—Manuel E. Pancorbo.—M. A. Velarde.

Comisión Principal de Presupuesto de la H. Cámara de Diputados

Señor:

Vuestra Comisión Principal de Presupuesto ha estudiado debidamente este expediente sobre creación de un nuevo juzgado de primera instancia en la provincia de Tarma, y no teniendo nada que agregar á las justas consideraciones expuestas por vuestra Comisión Principal de Justicia, os pide que aprobéis el proyecto del honorable señor Bedoya, por el que se crea una judicatura de primera instancia en la provincia de Tarma, del departamento de Junín, con el haber de Lp. 15 mensuales, que es el mismo que disfruta el actual.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 9 de octubre de 1905.

P. Emilio Dancuart.—E. L. Ráez.—Antonio Larrauri.—R. E. Bernal.

Cámara de Senadores.—Comisión de Justicia.

Señor:

El honorable diputado don Augusto Bedoya presentó en el año de 1903 el proyecto de ley que crea una nueva judicatura de primera instancia en la provincia de Tarma, del departamento de Junín, el que desde la legislatura pasada fué remitido á esta honorable Cámara para su aprobación.

La Comisión informante de la honorable Cámara de Diputados, para fundar su dictamen, pidió informe al señor Ministro de Justicia oyendo á la Corte Superior del distrito judicial respectivo.

De estos informes y demás documentos acompañados resulta, que el número de presos y detenidos no baja de 60 y el de las causas criminales, pasa de ciento, las que reclaman del juzgado una labor diaria, que retarda el despacho de las causas civiles y de las revisiones y quejas remitidas por los jueces de paz de los distritos de la provincia

En la actualidad, el juez único de Tarma tiene en su despacho mayor número de causas que los dos jueces residentes en Pasco é Ica, como lo comprueban los cuadros del movimiento judicial, insertos en la memoria leída por el presidente de la Corte Superior de Lima, en el año de 1905.

Este incremento en la labor judicial de la provincia de Tarma, tiene su aplicación satisfactoria en el gran desarrollo de la industria minera y en el impulso notable que han recibido igualmente las industrias agrícolas y pecuaria y que dan lugar á mayor número de contratos y de transacciones comerciales.

Por todos estos hechos, vuestra Comisión juzga conveniente la adopción del proyecto de ley, y os pide que le prestéis vuestra aprobación, salvo mejor parecer.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 21 de setiembre de 1906.

E. de la Riva Agüero.—J. C. Falcón.—Ramón Navarrete.

Sin debate se aprobó el proyecto venido en revisión que dice:

“Artículo único.—Cráse en la provincia de Tarma un nuevo juzgado de primera instancia, con la misma renta asignada al actual.”

f. 3,000 para saneamiento de Iquitos.—Se aprobó el proyecto.

Se leyeron los documentos siguientes:

El Congreso, etc.

Considerando:

Que para el saneamiento de la ciudad de Iquitos en la cual es endémica la enfermedad del vómito negro, es indispensable desaguar los pantanos que se hallan á su respaldo á fin de que se consiga la afluencia de inmigración europea á esa localidad;

Que la referida obra es de urgente é inaplazable ejecución para el progreso de Iquitos que se traducirá en aumento de las rentas fiscales que hoy produce;

Ha dado la ley siguiente:

Artículo único.—Vótase en el presupuesto general de la república la suma de tres mil libras anuales para atender á la obra de canalización para la extirpación de los pan-

tanos que circundan la población de Iquitos, por cinco años.

El Ministerio de Fomento dictará las órdenes del caso para la ejecución de esta obra.

Comuníquese, etc.

Lima, 28 de setiembre de 1906.

Luis F. Morey.

Cámara de Senadores.—Comisión de Obras Públicas.

Señor:

El honorable señor Morey presenta el proyecto por el que se consigna en el presupuesto general de la república la suma de tres mil libras anuales para la obra de canalización y desagüe en la ciudad de Iquitos y la extirpación de los pantanos que respaldan la población.

La importancia de la ciudad que se trata de beneficiar la crecida renta que la aduana establecida en ella proporciona al fisco, su comunicación fácil con el Brasil, son circunstancias que favorecen la aprobación del proyecto que tiende al propósito de libertar á esa ciudad de su permanente insalubridad, causa eficiente de las epidemias que en ella se desarrollan diezmando la población y alejando los brazos y capitales tan necesarios para su desarrollo y engrandecimiento.

Una vez que se lleve á cabo la obra de que se trata, la ciudad de Iquitos será favorecida por una corriente de inmigración bastante apreciable, los ingresos fiscales se duplicarán, porque las empresas contarán entonces con el número de operarios y empleados de que han menester para llevar á cabo en vasta escala las negociaciones establecidas en el extenso territorio de Loreto.

Estas consideraciones influyen en el ánimo de vuestra Comisión de Obras Públicas para pedirlos que aprobéis el proyecto á que se contrae de conveniencia manifiesta, para el porvenir de la ciudad de Iquitos y para el acrecentamiento de las rentas generales de la nación.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 28 de setiembre de 1906.

Leonidas Ingunza.—J. Capelo.—D. Matto.

Cámara de Senadores.—Comisión Auxiliar de Presupuesto.

Señor:

Por la razón en que se funda el

dictamen de los honorables señores Ingunza y Matto de la Comisión de Obras Públicas, en el proyecto del honorable señor senador Morey sobre la obra de extirpar los pantanos que circundan la población de Iquitos, vuestra Comisión Auxiliar de Presupuesto apoya también dicho proyecto. Sólo advierte que el término de cinco años debe referirse claramente á las anualidades para que éstas sean de cinco como es la mente del proyecto.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 4 de octubre de 1906.

César A. E. del Río—M. A. Rodulfo.—Germán Eche copar.

Puesto al voto, sin que ningún señor hiciera uso de la palabra, el proyecto, con la modificación propuesta por la Comisión Auxiliar de Presupuesto, fué aprobado en los términos que siguen:

Artículo único.—Véase en el presupuesto general de la república la suma de Lp. 3,000 anuales para atender á la obra de canalización para la extirpación de los pantanos que circundan la población de Iquitos, por cinco años.

El Ministerio de Fomento dictará las órdenes del caso para la ejecución de esta obra.

£ 1,000 para el camino de Casma á Huaraz y reparación del existente entre esta ciudad y Yaután.—Se aprueba el proyecto.
El señor Secretario leyó:

El Congreso, etc.

Considerando:

Que en cumplimiento de la resolución legislativa de 7 de enero de 1902, la junta departamental de Ancash ha consignado en sus presupuestos de 1904, 1905 y 1906, la cantidad de un mil libras en cada uno de estos presupuestos.

Que no habiéndose comenzado aún la construcción del camino carretero entre el puerto de Casma y Huaraz, es conveniente proveer á la junta departamental de Ancash de los recursos que ha menester para los reparos parciales del camino que hoy existe mientras se haga el carretero, sin menoscabar los fondos votados para éste.

Ha dado la ley siguiente:

Artículo 1o.—Autorízase á la jun-

ta departamental de Ancash para invertir hasta la cantidad de un mil libras, de los fondos destinados al camino carretero de Casma á Huaraz, en reparar y componer las secciones del camino comprendido entre esta ciudad y el pueblo de Yaután, que hayan menester de reparos, incluyendo en la expresada suma las trescientas libras ya gastadas en el mismo objeto con autorización suprema.

Art. 2o.—Consígnese en el presupuesto departamental de Ancash de 1907 la cantidad de £ 1,000 para que la citada junta se reembolse de las £ 1,000 á que se refiere el artículo primero de esta ley.

Comuníquese, etc.

Dada, etc.

Lima, 10 de octubre de 1906.

César A. E. del Río.

Sin que ningún honorable representante hiciera uso de la palabra, se puso en votación el proyecto anterior, dispensado de todo trámite, y fué aprobado en los términos en que está concebido.

Pago de sueldos devengados al Poder Judicial.—Se aprueba el proyecto presentado por la Comisión Principal de Hacienda.

El señor **Secretario** leyó los documentos que siguen:

Ministerio de Hacienda.

Lima, 5 de setiembre de 1903.

Señores Secretarios de la honorable Cámara de Senadores.

Con fecha 20 de octubre de 1902, se pasó á esa honorable Cámara la nota del tenor que sigue:

“Existen en este Ministerio los 4 expedientes que aparecen de la nómina adjunta, por sueldos á miembros del Poder Judicial y otros que adeudan las juntas departamentales hasta 1895 inclusive. Estos créditos cuyo abono se ha reclamado periódicamente por los interesados, no han podido atenderlos las juntas departamentales; en un principio, por haberse suprimido la contribución personal, lo que las incapacitó para cancelar sus deudas anteriores á 1896 y después, por haber desaparecido, con el decreto supremo de 15 de febrero de 1897 la regla de pagar con fondos correspondientes á un ejercicio determinado las deudas del mismo ejercicio. De otro lado el decreto aludido no ha alcanzado

aún la exacta ejecución, no obstante las reiteradas conminatorias que se han dirigido á las juntas departamentales y los mismos presupuestos que les ha dado el cuerpo legislativo, no han hecho referencia alguna á esos créditos. Con este motivo, pendiente en esa honorable Cámara los presupuestos departamentales para 1903, recomienda este ministerio que al pronunciarse sobre ellos, se decida así mismo acerca de las mencionadas deudas, sea consignada la partida del caso en los presupuestos de las juntas, sea asimilando los créditos en cuestión á los fiscales, solución que permitiría pagar una deuda interna lo anterior al 20 marzo de 1895 y con cargo á la partida 5536 del presupuesto general por sancionar lo posterior á esta fecha.

Dios guarde á UU. SS. HH.

J. J. Reinoso."

Subsistiendo los motivos que originaron este oficio y renovadas ante el ministerio las gestiones verbales de los interesados, me permito recomendar el asunto á la preferente atención de la actual legislatura, por la relación estrecha que él guarda con los presupuestos departamentales que ella habrá de sancionar para 1904.

Dios guarde á UU. SS. HH.

Pablo Sarria.

Comisión Principal de Hacienda.

Señor:

Con fecha 17 de octubre del año próximo pasado, volvió á dictamen de vuestra Comisión, para que lo modificase teniendo en cuenta las ideas emitidas en el debate, la consulta del Ejecutivo respecto á la manera como deben cubrirse algunos créditos dejados de satisfacer por las juntas departamentales por sueldos del Poder Judicial y otros servicios anexos á las referidas corporaciones.

Cumpliendo vuestra Comisión con ese encargo, vuelve á emitir su dictamen, manifestando que estima justo el considerar comprendidos dentro de la consulta, no sólo á los cuarenta expedientes á que se refiere el Gobierno, sino también á los existentes respecto de otros adeudos de las juntas y cuyo pago es de igual naturaleza á los indicados por el Poder Ejecutivo.

Por eso, la Comisión estima necesario presentar á vuestra considera-

ción un proyecto de carácter general que defina la condición de los acreedores de las juntas departamentales y la forma en que debe el supremo Gobierno verificar el abono de esos adeudos.

Por lo expuesto, la Comisión es de parecer que aprobéis el siguiente proyecto:

El Congreso, absolviendo la consulta del Poder Ejecutivo;

Resuelve:

Que los créditos existentes por servicios dejados de llenar por las juntas departamentales con anterioridad al 20 de marzo de 1895, sean abonados en bonos de la deuda pública, de conformidad con lo prescrito en el inciso 10. del artículo 10 de la ley de 17 de diciembre de 1898; debiendo abonarse en efectivo y con cargo á las rentas generales los contraídos con posterioridad á la fecha citada.

Comuníquese, etc.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión

Lima, setiembre 26 de 1906.

Antero Aspíllaga.—Nicanor M. Carmona.—Juan C. Peralta.

El señor **Presidente**.—Está en debate el proyecto formulado por la Comisión de Hacienda, absolviendo la consulta hecha por el Poder Ejecutivo.

Se procedió á votar y fué aprobado el proyecto propuesto por la Comisión Principal de Hacienda de esta honorable Cámara sobre pago de sueldos devengados á los miembros del poder judicial, dejados de abonar por las juntas departamentales, que á la letra dice:

El Congreso, absolviendo la consulta del Poder Ejecutivo

Resuelve:

Que los créditos existentes por servicios dejados de llenar por las juntas departamentales con anterioridad al 20 de marzo de 1895, sean abonados en bonos de la deuda pública, de conformidad con lo prescrito en el inciso 10. del artículo 10. de la ley de 17 de diciembre de 1898; debiendo abonarse en efectivo y con cargo á las rentas generales los contraídos con posterioridad á la fecha citada.

El señor **del Río**.—Son tres los expedientes que hay, y si se ve uno, q' se vean todos, eso es lo justo. Son sobre pago de haberes devengados del Poder Judicial.

El señor **García**.—Excmo. señor: Este asunto se ha presentado en una de las legislaturas anteriores por consulta del Ministerio de Hacienda; en la nota de ese Ministerio solo se especificaban algunos expedientes, que creo que son cuarenta, y había además otros reclamos. Con este motivo acordó la Cámara que volvieran esos expedientes á Comisión para que se dictara una medida general que comprendiera á todos los créditos existentes contra las Juntas Departamentales, tanto del Poder Judicial como de otros servicios; de manera que esta disposición general comprende á todos los créditos que tenían las Juntas Departamentales con anterioridad al año 98. Me parece, pues, que en esa disposición se comprende á todos.

El señor **del Río**.—Hay dictamen en tres expedientes, de manera que faltan dos; uno de ellos es referente á un reclamo especial de un señor Cateriano.

El señor **Secretario**.—Este proyecto comprende á los habidos y por haber, comprende á todos.

El señor **Presidente**.—Se refiere á cuarenta expedientes.

El señor **del Río**.—Ya sé que son cuarenta los expedientes á que se refieren á esa ley; pero sé también que hay dos expedientes más.

El señor **Presidente**.—Se harán las gestiones necesarias para conocer el paradero de esos expedientes. Si existen dos expedientes más, se buscarán en la secretaría.

El señor **Echecopar**.—El expediente del doctor Cateriano está dictaminado precisamente en el sentido de q' quede sometido á la resolución que acaba de aprobarse.

Elevando á la categoría de ciudad la villa de Bambamarca.—Se aprueba el proyecto.

Se leyeron los documentos que en seguida se transcriben:

El Congreso, etc.

Considerando:

Que el incremento de la población y de las industrias de la villa de Bambamarca comprensión de la provincia de Hualgayoc merecen que se eleve á la categoría de ciudad;

Ha dado la ley siguiente:

Artículo único.—Elévase á la categoría de ciudad la villa de Bambamarca de la provincia de Hualgayoc. Comuníquese, etc.

Lima, octubre 10. de 1905.

José Manuel García.

Comisión de Demarcación Territorial.

Señor:

De los informes que se ha procurado vuestra Comisión respecto á la importancia actual de la villa de Bambamarca, resulta que evidentemente tanto por el aumento de su población, como por el crecimiento adquirido por sus industrias en los últimos años, por el desarrollo comercial que en ella se advierte y por los adelantos que en todo orden deben alcanzar en breve dadas las riquezas naturales de la zona en que está situada y la laboriosidad de sus habitantes; es una de las localidades que en justicia merecen ser elevada del rango de villa al de ciudad colocándola así en la categoría á que se ha hecho acreedora.

Por lo tanto vuestra Comisión opina porque aprobéis el proyecto que con este objeto ha presentado el honorable señor García. Salvo mejor acuerdo.

Dése cuenta.—Sala de la Comisión —Lima, 10 de octubre de 1906.

Ramón Navarrete—Pedro J. Ruiz. J. C. Bernalles.

Puesto al voto, sin debate el proyecto fué aprobado.

Dice:

Artículo único.—Elévase á la categoría de ciudad la villa de Hauncabamba del a provincia de Hualgayoc.

Votando Lp. 1 mensuales en el presupuesto general para alquiler del local para el juzgado de 1a. Instancia de Ayaviri.

Se aprueba el proyecto venido en revisión.

El señor Secretario leyó lo siguiente:

Cámara de Diputados:

Lima, 5 de octubre de 1906.

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

Trévra dispensa de todo trámite, la honorable Cámara de Diputados ha aprobado el proyecto de ley que en copia remito á V.E. para su revisión por el honorable Senado, por el cual se manda consignar en el presupuesto general de la República la suma de una libra mensual para abonar el alquiler del local del juzgado de primera instancia de la provincia de Ayaviri.

Dios guarde á U.S.

Antonio Miró Quesada.

El Congreso, etc.

Considerando:

Que el juzgado de primera instancia de la provincia de Ayaviri carece de local propio para su funcionamiento;

Ha dado la ley siguiente:

Artículo único.—Vótase en el presupuesto general de la república la cantidad de una libra mensual, para el alquiler de local del expresado juzgado de primera instancia.

Lima, 4 de octubre de 1905.

Felipe S. Castro.

Comisión de Justicia.

Señor:

Dispensado de todo trámite ha venido el proyecto por el que se fija en el presupuesto general Lp. 1 mensual para abonar el alquiler del local del juzgado de primera instancia de la provincia de Ayaviri.

Es tan obvia la necesidad á que se refiere el proyecto que la Comisión informante estima que basta su enunciación, para que la honorable Cámara conviniendo en la necesidad de la fijación de esa partida, le preste su aprobación.

Dése cuenta.—Sala de la Comisión —Lima, octubre 23 de 1905.

E. Riva Agüero—Julio Revoredo. Ramón Navarrete.

Sin debate se aprobó el proyecto venido en revisión que dice:

Artículo único.—Vótase en el presupuesto general de la república, la cantidad de una libra mensual para el alquiler del expresado juzgado de primera instancia."

Derogando la ley que creó el impues-

...to de la chicha en Piura. —Se aprueba el proyecto.

El señor Secretario leyó el siguiente documento:

El Congreso, etc.

Considerando:

Que la experiencia ha demostrado la ineficacia de la ley de 30 de diciembre de 1897, que creó un impuesto de cinco centavos por cada botija de chicha que se consume en el departamento de Piura para el sostenimiento del colegio nacional de esa ciudad por el reducidísimo ingreso que él ha producido.

Que por lo tanto y habiéndose incrementado el rendimiento sobre la paja toquilla destinada al mismo fin se hace necesario derogar la referida disposición que grava inconsideradamente y sin objeto á las personas que se dedican al ejercicio de esa modesta industria.

Ha dado la ley siguiente:

Artículo único.—Derógase la ley de 30 de diciembre de 1897, por el que se creó el impuesto de cinco centavos por cada botija de chicha que se consume en el departamento de Piura con destino al sostenimiento del colegio nacional de San Miguel de esa ciudad.

Comuníquese, etc.

Lima, 3 de octubre de 1906.

E. Coronel Zegarra.

Es copia del proyecto aprobado por el honorable Senado.

Lima, 12 de octubre de 1906.

El señor Coronel Zegarra.—La Comisión indica en su dictamen que las sumas que se han recogido por este impuesto han sido muy pequeñas y muy difícil su recaudación. Efectivamente Excmo. señor; hasta 1902, después que la ley estaba en vigencia durante cinco ó seis años, apenas había llegado á cien soles mensuales. Esta suma es muy pequeña, y además el gravamen que recae sobre la gente proletaria es muy fuerte. Es por esto que he presentado el proyecto en debate que ha sido apoyado por la comisión dictaminadora y no dudo que el honorable Se-

nao le prestará también su aprobación.

Sin discusión se aprobó el proyecto cuyo texto es como en seguida aparece:

Artículo único.—Derógase la ley de 30 de diciembre de 1987 por la que se creó el impuesto de cinco centavos por cada botija de chicha que se consume en el departamento de Piura, con destino al sostenimiento del colegio nacional de San Miguel de esa ciudad.

Construcción de caminos entre Apurímac, Ayacucho y Huancavelica.—Se aprobó el proyecto propuesto por el Gobierno.

Se leyeron los siguientes documentos:

El Congreso, etc.

Considerando:

Que es conveniente dotar a los departamentos de Apurímac, Huancavelica, y Ayacucho de caminos cómodos de herraduras que empalmen con las líneas ferrocarrileras que deben llegar al Cuzco y Huancayo á fin de conseguir así la rápida comunicación con la capital de la República;

Que es deber del Estado contribuir al mejoramiento de los caminos nacionales;

Que las rentas fiscales se han incrementado considerablemente por el aumento de los impuestos, cuyas rentas deben invertirse preferentemente en vías de comunicación que faciliten el desarrollo comercial de los departamentos apartados de la costa;

Ha dado la ley siguiente:

Artículo primero.—Vótase en el presupuesto general de la República, para el año próximo la suma de un mil libras á fin de que se practiquen por los ingenieros que designe el Gobierno los estudios, trazos y presupuestos de caminos de herradura que empalme los departamentos de Apurímac, Ayacucho y Huancavelica con las líneas ferrocarrileras del Cuzco y Huancayo.

Artículo segundo.—Vótase igualmente en el presupuesto general la

suma anual de seis mil libras á razón de dos mil por cada uno de los expresados departamentos á fin de que simultáneamente se proceda al trabajo de los caminos de herradura que lo comuniquen entre sí y con los ferrocarriles anteriormente enunciados.

Comuníquese, etc.

Lima, agosto 20 de 1906.

Leoncio Samanez. — J. Antonio Trelles — Mariano Carrillo — J. C. Falconí.—P. J. Ruiz—Eduardo G. Pérez.

INFORME

Ministerio de Fomento—Cuerpo de Ingenieros de Caminos—Junta Directiva.

Señor Director:

El señor Ministro del Ramo pide la opinión del cuerpo sobre el proyecto de ley por los honorables representantes Samanez, Trelles, Carrillo, Falconí, Ruiz y Pérez han presentado al Senado, para conseguir que se estudie, primero, y luego que se construya un camino de herradura que comunique entre ellos y las líneas férreas del Cuzco y de Huancayo, y los departamentos de Apurímac, Ayacucho y Huancavelica.

Reflejando el que suscribe las opiniones de S. E. el presidente de la república é ilustrado Ministerio y las de las honorables Cámaras, sobre la imperiosa necesidad de fomentar con los ferrocarriles posibles, los caminos imprescindibles; la sección de caminos aplaude calurosamente la iniciativa de los citados honorables representantes que sin esperar discusión, posiblemente tardía, sobre los proyectos de leyes que tratan de los caminos de un modo general, provee el medio de llenar esta necesidad en una zona cuya importancia no podría exagerarse.

Como estas ideas son las propias del gobierno, no es raro que desde hace tiempo se haya querido verificar estudios que concuerdan con el objeto de este expuesto proyecto de ley; explicando para llenarlo diversos decretos que no han podido llevarse á la práctica por falta de personal técnico que sólo podrá disponerse dentro de algunos meses. Es así como se había dispuesto ya el estudio de la comunicación entre el Cuzco y Abancay y Huancavelica.

ea y un punto de la línea férrea á Huancayo; de manera que apreciada la importancia de la comunicación por un camino entre Huancavelica, Ayacucho y Apurímac, camino éste llamado á servir aún de base para el estudio de un ferrocarril de empalme, ha de merecer el proyectod e que se trata, todo el apoyo del Gobierno.

En cuanto á la suma prevista para para los estudios y construcción, es indispensable estimar siquiera aproximadamente las distancias y dificultades del trazo. Examinando el mapa de la región, puede decirse que no hay duda alguna de que la longitud de camino entre Huancayo y un punto del ferrocarril del Cuzco, no bajará de unos 400 kilómetros, de una topografía muy accidentada en una buena parte; de manera que suponiendo que solo se tratara, y así convendría hacerlo, de un estudio preliminar como resultado de reconocimientos prolijos, habría que estimar por lo menos en Lp. 6 por kilómetro, el gasto de esos estudios lo que haría necesario un mínimo de Lp. 2,400 para el estudio completo. Como por otra parte, se persigue con mucha razón, comenzar simultáneamente los trabajos en los tres departamentos más interesados, creo conveniente para que los estudios no demoren varios años que ellos se hicieran, si llegara el caso, en tres secciones, lo que exigiría que se votara para el próximo año Lp. 2,400 para los estudios y Lp. 3,600, por ejemplo, para iniciar la construcción; y las Lp. 6,000 completas para los trabajos del segundo año. Si se considera aceptable este plan, podría tal vez modificarse el proyecto de ley en la forma siguiente:

Primero.—Vótase en el presupuesto General de la República la suma anual de Lp. 6,000 á razón de dos mil por cada uno de los departamentos de Apurímac, Ayacucho y Huancavelica, destinadas á la construcción simultánea de los caminos de herraduras llamados á empalmarse y á establecer comunicación entre estos departamentos y las líneas férreas del Cuzco y de Huancayo.

Segundo.—El Ejecutivo aplicará de la primera anualidad de seis mil libras la suma de dos mil cuatro-

cientas, á la realización de los estudios de trazo y presupuesto de carácter preliminar que hará practicar para la ejecución del camino de herradura indicado.

Lima, 27 de setiembre de 1906.

A. Guevara.—Jefe de Sección.
Es copia.

Lima, octubre 12 de 1906.

Comisión de Obras Públicas y Auxiliar de Presupuesto.

Señor:

Vuestras comisiones después de fijar detenidamente su atención en el importante proyecto presentado por los honorables señores Trelles, Samanez y otros, para dotar de un buen camino que, cruzando por los departamentos de Apurímac, Ayacucho y Huancavelica, vaya á empalmar con las líneas férreas que pronto deben de llegar al Cuzco y Huancayo, creen ser obra de gran importancia, que traducirá una premiosa necesidad nacional, dando unidad á esa gran arteria central, llamada á fomentar el comercio del país y que como muy bien dice el informe del cuerpo técnico de ingenieros de caminos, servirá de base para la futura línea férrea que deberá unir los ferrocarriles del sur y centro. Así mismo opinamos porque nunca estarán mejor empleados los fondos generales que en mejoramiento de caminos nacionales, para cuya realización juzgamos conveniente modificar el proyecto conforme á las indicaciones hechas por el Gobierno en el ilustrado informe del cuerpo de ingenieros de caminos, os proponemos aprobéis las conclusiones que presenta.

Dése cuenta.—Sala de la Comisión.

Lima, 5 de octubre de 1906.

J. Capelo.—**Leonidas Ingunza.**—**D. Matto.**—**César A. E. del Río.**—**M. A. Rodulfo.**—**Germán Echecopar.**

El señor **Presidente.**—No estando de acuerdo el dictamen con el proyecto, pongo éste en debate.

Los señores **Samanez y Trelles.**—Aceptamos las modificaciones propuestas por el Ejecutivo y apoyadas por la Comisión.

El señor **Presidente.**—Está en debate el proyecto de ley formulado por el Poder Ejecutivo.

—Sin que ningún H. señor tomara la palabra se procedió á votar el proyecto propuesto por el Ejecutivo y fué aprobado como sigue:

“Art. 1o.—Vótase en el presupuesto general de la República, la suma Lp. 6,000, á razón de Lp. 2,000 por cada uno de los departamentos de Apurímac, Ayacucho y Huancavelica, destinadas á la construcción simultánea de los caminos de herradura, llamados á emplearse y á establecer comunicación entre esos departamentos y las líneas férreas del Cuzco y de Huancayo.

“Art. 2o.—El Ejecutivo aplicará de la primera anualidad de Lp. 6,000 la suma de Lp. 2,400, á la realización de los estudios de trazo y presupuesto de carácter preliminar que hará practicar para la construcción del camino de herradura indicado”.

Libras 400 para construcción de una cárcel en Castrovirreyna.—Se aprueba el proyecto.—Se leyó lo que sigue:

El Congreso, etc.

Considerando:

1o.—Que la importante ciudad de Castrovirreyna carece de local aparente para cárcel pública;

2o.—Que las escasas rentas departamentales de Huancavelica, que apenas llegan á 923 libras anuales, por ser un departamento esencialmente minero, cuyas contribuciones corresponden al presupuesto general, son del todo insuficientes para poderse atender alguna obra de necesidad; y

3o.—Que hay verdadera urgencia en la citada obra, por no ser posible que Castrovirreyna carezca por más tiempo de un local aparente para cárcel pública.

Ha dado la ley siguiente:

Artículo único.—Vótase en el presupuesto general de la República la suma de libras 400, para la construcción de una cárcel pública en la ciudad de Castrovirreyna de la provincia del mismo nombre en el departamento de Huancavelica. Comuníquese, etc.

Dada, etc.

Lima, 17 de octubre de 1906.

Delfín Vidalón.

Comisión de Obras Públicas (en minoría.)

Señor:

El senador por Huancavelica doc-

tor don Delfín Vidalón presentó en la legislatura pasada, el proyecto de ley, por el que vota en el presupuesto general de la República la suma de libras 400, destinadas á la construcción de una cárcel pública en la ciudad de Castrovirreyna, capital de la provincia del mismo nombre, proyecto que ha pasado á estudio de vuestra Comisión y cuyo informe pasa emitir.

Los considerandos en que se funda el proyecto, comprueban la necesidad y utilidad de la obra, no solo porque ella es reclamada para dar la conveniente seguridad á los presos, sino porque también la cárcel de Castrovirreyna no reúne las condiciones de salubridad é higiene, requeridas en establecimientos de esta naturaleza.

Justifica el que la suma se vote en el presupuesto general la notoria deficiencia de los ingresos de la junta departamental de Huancavelica que no podría atender á tal obra.

Por estas razones, vuestra Comisión de Obras Públicas os pide que aprobéis el proyecto materia de este dictamen, haciendo que se consigne en el presupuesto general la suma indicada.

Dése cuenta.—Sala de la Comisión.

Lima, agosto 24 de 1906.

Es copia.

Lima, 12 de octubre de 1906.

Comisión de Obras Públicas (en minoría.)

Señor:

El suscrito apoya el proyecto del H. señor Vidalón; pero disiente de la opinión de la Comisión en mayoría, en cuanto se refiere á que el gasto se haga con fondos generales, opinando que el egreso debe aplicarse al presupuesto departamental, por ser una obra de carácter netamente local.

Dése cuenta.—Sala de la Comisión.

Lima, 24 de agosto de 1906.

J. Capelo.

Comisión Principal de Presupuesto.

Señor.

Previos los dictámenes de la mayoría y minoría de la Comisión de Obras Públicas de esta misma Cámara, ha pasado para informe de vuestra Comisión Principal de Presupuesto, el proyecto de ley que dispone se vote en el general de la

República la suma de libras 400. para la construcción de una cárcel pública en la ciudad de Castrovirreyna.

Esta Comisión, consecuente con su idea expresada en otras ocasiones, hace suyo el dictamen de minoría suscrito por el H. senador Capelo y en consecuencia os pide que aprobéis el proyecto en cuestión; pero consignando la partida respectiva en el presupuesto departamental de Huancavelica.

Dése cuenta.—Sala de la Comisión.

Lima, 20 de setiembre de 1906.

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

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

El señor **García**.—Excmo. señor: La Comisión de Obras Públicas en minoría y la Comisión Principal de Presupuesto, opina porque esta partida para la construcción de la cárcel de Huancavelica, se vote en el presupuesto departamental y no en el general; pero la minoría de la Comisión de Obras Públicas, así como la Principal de Presupuesto, no se han fijado en que el fundamento del proyecto del señor Vidalón estriba en la carencia de fondos de la junta departamental de Huancavelica.

No teniendo fondos la junta departamental de Huancavelica para esa obra, es demás que se mande consignar en el presupuesto de esa junta una suma de que esta no podrá disponer.

Ahora en cuanto á que las cárceles sean establecimientos puramente de interés local, yo difiero de esa opinión, Excmo. señor. La administración de justicia es de interés nacional, las cárceles son establecimientos nacionales, los criminales deben ser castigados, y la justicia debe administrarse en todo caso; y cuando las localidades no poseen las rentas suficientes para atender á la administración de justicia, el Estado se halla obligado á atenderlas con los fondos que requieran. Esta es una obligación imprescindible; si se tratara de otra clase de servicios, bien podrían postergarse para que se ejecutaran cuando la junta departamental contara con los fondos suficientes; pero que se diga, que por cuanto la construcción de una cárcel es asunto depar-

tamental, debe hacerse con fondos departamentales, sabiendo que la junta departamental de Huancavelica no tiene fondos con que atender á esa obra, y que por esta razón no hay cárcel en esa ciudad, eso no tiene explicación.

Yo, Excmo. señor, opino porque debe aprobar la H. Cámara el proyecto tal como ha sido presentado por su autor, es decir que la partida de libras 400 se consigne en el presupuesto general de la República, teniendo en cuenta que la junta departamental de Huancavelica no tiene fondos, y que si nosotros vamos á ordenar, lo que no se puede cumplir, vamos hacer ilusorio el proyecto y vamos á dejar á una capital de departamento sin cárcel.

El señor **Coronel Zegarra**.—Excelentísimo señor: La Comisión ha opinado porque se vote esa partida de los fondos de la junta departamental, porque ya tenemos el ejemplo dado en diversas capitales de departamento que están construyendo las cárceles con fondos departamentales. Esto en primer lugar, y en segundo, ese proyecto dice que la cárcel se construirá en Castrovirreyna, en tanto que el juzgado no reside en esta localidad sino en Huaytará; estaría pues la cárcel en lugar distinto en que reside el juzgado. Por último, sabe, excelentísimo señor, que las rentas departamentales van á tener un gran incremento, porque se ha dado una ley por la que la recaudación de esas rentas se va á verificar por la sociedad recaudadora, y aquí se ha argumentado repetidas veces sobre el aumento que va á producir en las rentas departamentales la recaudación hecha por esa compañía, hasta á asegurarse que van á duplicarse las cuotas del tanto por ciento, y aún, que no llegaran á duplicarse con el aumento total de la renta departamental, siempre habrá lo suficiente para dar principio á la obra, porque bien sabido es, que cuando se vota una partida para un año, nunca se realiza la obra á que se refiere esa partida en el año en que se determina su ejecución.

Por estas razones, la Comisión Principal de Presupuesto, ha creído conveniente que la obra se haga con los fondos departamentales y no con los generales.

Puesto al voto el proyecto fué aprobado. Dice así:

Artículo único.—Vótase en el presupuesto general de la República la suma de Lp. 400 para la construcción de una cárcel pública en la ciudad de Castrovirreyna de la provincia del mismo nombre en el departamento de Huancavelica.

Autorización para el empréstito de libras 3.000,000—Continúa el debate.

El señor **Presidente**.—Estando presentes los señores Ministros de Hacienda y de Fomento, continúa el debate de la autorización solicitada por el Poder Ejecutivo para contratar un empréstito por tres millones de libras. El señor Ministro de Fomento que había quedado con el uso de la palabra puede continuar haciendo uso de ella.

El señor **Ministro de Fomento**.—En la sesión de ayer hice mérito de algunas conclusiones fundamentales sobre las cuales debo llamar la atención de la honorable Cámara.

1.º. Que si bien es verdad que hay que contemplar las tres vías al Oriente, la del Norte al Marañón, la del centro al Ucayali, y la del Sur al Madre de Dios como lo han insinuado los honorables señores Capelo y Reinoso no se puede tratar ahora de ver cual es preferible de estas tres vías como lo desean sus señorías, porque esta preferencia se encuentra ya clara y perfectamente determinada en la ley de 30 de marzo de 1904 por tanto bajo el aspecto de la preferencia, ni mucho menos bajo el aspecto del empréstito, procede esta argumentación en el actual debate.

2.º. Que el Pachitea no es navegable en toda época del año en el sentido que lo quiere la ley de 1904. Los estudios detenidos y detallados que verificó el ingeniero señor Tamayo, cuya competencia es reconocida por todos, hacen ver que los malos pasos, las correntadas los remolinos, las palizadas y demás inconvenientes no permiten la navegación de ese río y que, aunque no hubieran esos inconvenientes, en todo caso no sería navegable para embarcaciones de poco más de dos pies de calado, sino en los meses de noviembre á mayo, pero en los otros meses no permite la navegación de embarcaciones de pie y medio de calado.

El señor **Capelo**.—(Interrumpiendo).—Pido la palabra.

El señor **Ministro**.—Manifesté que por el contrario estaba demostrado que Cumaria, permite la navegación de vapores cuando menos de tres pies de calado, en toda época del año como lo demuestra una relación oficial de las embarcaciones que han verificado viajes entre Cumaria y el Alto Ucayali, hasta el Tambo, relación remitida por la capitania del puerto de Iquitos; y que si esto no fuera bastante el punto de que actualmente se trata es Iparia, que se encuentra más al Norte de Cumaria y por consiguiente más abajo en el curso del río, lugar donde el volumen de aguas permite el paso de embarcaciones cuando menos de cinco pies de calado. Todo esto dije ayer y hoy al respecto solo debo agregar la exposición á que me referí y que olvidé leer en la sesión de ayer. Esta exposición está aprobada por el cuerpo de ingenieros de caminos y por la junta consultiva del ferrocarril al oriente en vista del dictamen presentado con motivo del informe de los señores Cipriani y Kauffmann. En la parte perteniente de ese informe aprobado en la forma que acabo de expresar se dice lo siguiente: "Como verá su señoría en los perfiles y sondeos del Ucayali, la profundidad menor es de dos metros 40 centímetros, acusando los sondeos una profundidad de 6 metros 7, 9, y hasta 12 metros cerca de Iparia, teniéndose en cuenta que esos sondeos han sido tomados en el mes de setiembre que es el de mayor vaciante, etc. etc."

De manera que por esta información que es ya la palabra oficial por que está aprobada por el cuerpo de ingenieros de caminos y por la junta consultiva del ferrocarril al Oriente, sobre la base de estudios hechos por técnicos y de dictamen recaído sobre esos informes, resulta que entre Iparia y Cumaria hay un volumen de agua bastante para soportar embarcaciones cuando menos de cinco pies de calado, y cuando tratamos de Iparia claro es que de allí para adelante es indudable que puede contarse con que la navegación puede hacerse con barcos cuando menos de cinco pies de calado.

Ya que el honorable señor Capelo

ha pedido la palabra con motivo de estarme ocupando de este punto, voy á ser un poco más amplio, no obstante de que no pensaba seguir tratando de este asunto. Está probado hasta la evidencia por los estudios detenidos, verificados por el señor Tamayo y que constan en expedientes voluminosos, que, evidentemente, ofrece inconvenientes de toda clase la navegación del Pachitea y su volumen de agua, es insuficiente para buena navegación de vapores; de manera que bastaría este concepto para que no quepa duda alguna que es preferible Iparia á Pachitea, debiendo inclinarnos por este río como término del ferrocarril al oriente; y en caso de q' algo pudiera abogarse en su favor sería cuando la distancia á Iparia fuera mucho mayor que al Pachitea; pero con los propios datos del honorable señor Capelo voy á demostrar que la diferencia de distancia no es sino de once kilómetros, y yo pregunto ¿por una diferencia tan pequeña de distancia vamos á abandonar la idea de que el término sea Iparia, cuando es el punto más conveniente que puede encontrarse? Indudablemente que nó. Si acaso se demostrara que la distancia es mucho mayor valdría la pena de hacerlo dada la insistencia del honorable señor Capelo, cuya competencia no podemos dejar de reconocer, valdría la pena, digo, de hacer nuevos estudios sobre el Pachitea; pero si á la vista no existen esas ventajas es indudable que hay que optar por la línea que conduce á un término más seguro y efectivo.

Pues bien, Excmo. señor, la distancia del punto de partida en la sección que señala la ley entre la Oroya y Cerro de Pasco es la que el gobierno ha determinado el kilómetro 25,300 metros hasta Iparia, comprende 496 kilómetros, para hacer la comparación con la línea que patrocina el honorable señor Capelo, tenemos una línea común de 171 kilómetros para Werteman y de allí una línea hasta Iparia y otra hasta Puerto Victoria. De Werteman á San Luis 9 kilómetros; de allí á Puerto Bermúdez 155 kilómetros 80⁰ metros y de Puerto Bermúdez á Puerto Victoria 149 kilómetros lo que da 314,300 á lo que hay que agregar los 171 kilómetros de la línea común

y da el total de 485 kilómetros; esa es la distancia al Pachitea.

La otra línea tiene 496 kilómetros, por tanto deduciendo de 496 que es la línea de Iparia, los 485 de la línea á Puerto Victoria, no hay sino once kilómetros de diferencia y por eso no vale la pena de optar por una línea por lo menos tan dudosa, en cambio de una línea de conveniencia efectiva.

Este es el segundo punto fundamental que he querido recordar y como lo dije ayer, Excmo. señor, lo toco sólo por vía de ilustración aún cuando no se relaciona con el debate. La ley ha señalado ya las secciones principales que deben servir de ruta al gobierno para fijar su línea y dentro de ellas tiene el gobierno facultad de elegir su punto de partida. La misma ley señala el término en el Ucayali ó uno de sus afluentes y en esa sección es el gobierno el que debe ver cual es el mas conveniente y por eso ha optado por Iparia, como término de arriba.

Si, pues, la ley misma está señalando el camino que debe seguir el gobierno, es indudable que este punto no puede estar sujeto sino al rol de las atribuciones propias del gobierno y no podemos perder en la discusión de este asunto horas inútiles con argumentos que no conducen al proyecto en debate. Es, pues, un segundo punto que se descarta de la discusión.

El tercer punto fundamental se refiere al argumento único que como defecto nos presentó el honorable señor Rodolfo; su señoría no se limitó á desautorizar el ferrocarril y los estudios sino que desautorizó el Oriente mismo. Su señoría no quiere que se haga el ferrocarril ni se piense en él. Propone al Gobierno y al Congreso que se preocupen de esa región en otra forma, que se manden hacer estudios concienzudos y maduros á semejanza de los del canal de Panamá y de las otras obras que nos recorrió con su vasta ilustración. Pero, como demostré ayer no es posible desandar lo andado, tanto más cuanto que nos encontramos al frente de una ley que manda construir el ferrocarril.

Si tal es el pensamiento del honorable señor Rodolfo, si fuera verdad lo que dice su señoría, si en verdad no tuviéramos noción del orien-

te tendría razón el honorable señor Rodolfo puesto que en verdad primero debemos conocer la región del oriente, pero la existencia de la ley de 1904 está demostrando que los legisladores procedieron en este asunto ya con conocimiento de causa.

Esto quiere decir que ha entrado en la convicción de todos el conocimiento de esa región, que sólo el señor Rodolfo desconoce, tanto más cuanto como dije ayer es asunto que ha preocupado en todos los tiempos á todos los hombres públicos y á todos los gobiernos. Es otro punto, pues, que igualmente se descarta del debate porque no conduce al objeto de él; ya esos son criterios de otro orden, son apreciaciones que podemos llamar filosóficas, que no conducen al objeto de la discusión, porque de otro modo habría que comenzar por destruir la ley de marzo de 1904, y si no se le destruye, nada sacamos con lo que dice el honorable señor Rodolfo al respecto. De lo que se trata ahora es de arbitrase fondos y de ver la manera de llevar á cabo la construcción de los ferrocarriles.

El cuarto punto fundamental, quizá el más serio, es el relativo á los estudios y presupuestos de la obra, tanto más cuanto que esta cuestión ha sido tratada con más detenimiento, con más calor en la honorable Cámara de Diputados, sobre el que se ha querido extraviar el criterio público, que se ha mostrado como aterrado ante la idea de que se lance á la nación á la construcción de un ferrocarril sin que se conozca los estudios y el presupuesto de la obra; pero todo aquello que se ha dicho en contra de este asunto, que no es otra cosa que argumentos efectistas, ha sido repetido con disertaciones lúcidas y repetido con insistencia por mi honorable amigo el señor Reinoso. Ya he demostrado en la sesión de ayer, excelentísimo señor, que al gobierno no se le ha ocurrido nunca proceder á la construcción misma del ferrocarril sin que antes precedan los estudios y presupuestos de la obra, y manifesté que este concepto es distinto para el objeto que debe conducirnos ahora á tratar del empréstito como medio de arbitrase fondos necesarios para conseguir la construcción de los ferrocarriles que se han mandado hacer por la

ley; manifesté que la solución actual planteada por medio de ese proyecto para el empréstito no era sino un medio de conseguirse así fondos, á semejanza de los diversos medios que no sólo se han planteado sino que se han aprobado por la ley para llevar adelante la construcción de los ferrocarriles; manifesté que dada esta situación, así como para expedirse la ley de 30 de marzo de 1904 que manda ejecutar los ferrocarriles y que señala los cinco medios financieros de que pueda valerse el gobierno para llevarlos adelante, así como entonces no preocupó el espíritu del legislador en lo absoluto la falta de estudios y de presupuesto, siendo en el rol de esta comparación la situación perfectamente semejante, sino igual, es evidente que tampoco hoy debe preocuparnos esta falta de estudio y de presupuesto, como inconveniente; para tratarse del empréstito y es así como se explica, como también lo dije ayer, que el gobierno con entera franqueza, con la conciencia del triunfo que alcanzó, habiendo estipulado la contratación que sometió al Congreso en la legislatura extraordinaria anterior, remitió al parlamento ese asunto, sin preocuparse de que todavía no existían los estudios definitivos ni los presupuestos concluidos ¿por qué se iba el Gobierno á preocupar de tal cosa, cuando la ley misma no se preocupa?

Esto deben tenerlo presente los señores senadores que no piensan como el honorable señor Reinoso; fijen bien su atención sobre este punto y me darán la razón; no es un atajo la disposición del artículo 14. Ese artículo dice: el Gobierno mandará practicar á la brevedad posible el estudio de este ferrocarril. Eso lo dijo la ley ó lo dijo así el legislador, porque dada la atmósfera de esa legislatura, impresionada bajo las circunstancias de las razones que se presentaron entonces sobre la conveniencia y urgencia del ferrocarril, quiso el legislador, y por lo tanto quiere la ley, que se haga cuanto antes el ferrocarril al Oriente; y además, porque era un medio de evitar que fueran á hacer esos estudios los contratistas; la ley ha querido que los estudios los mande hacer el Gobierno, para que al poner en práctica cualquiera de los medios que le franquea la ley para

llegar á la construcción de los ferrocarriles, no fuera á confiar los estudios del ferrocarril al Oriente á la parte contratante; la ley quiso que los estudios los hiciera el Gobierno. Estas son las dos razones que explican ese artículo. ¿Pero cuál es la situación? ¿qué quiere decir ese artículo de la ley? Si hubiera puesto condición se explicaría q' era para restringir el mandato que consigna en el artículo 10. que dice: el Congreso ordena la ejecución de los siguientes ferrocarriles. . . el del Oriente. . . Si dijera ese artículo 14 el Gobierno mandará practicar los estudios y presupuestos, y si de eso resultara que la obra puede costar más de 30 millones de soles por ejemplo, el Gobierno se detendrá, no hará el ferrocarril; ó si costara menos hará ésto ó aquello ya señalaría el camino pero ¿cuál es la situación? ¿con el artículo 14 se ha restringido siquiera en forma alguna el artículo 10. que es ya un mandato imperioso en el sentido de construirse el ferrocarril? La situación del artículo 10. no varía con el artículo 14. Ahora yo le diría á mi estimable amigo el honorable señor Reinoso: hágase el empréstito de tres millones de libras para la ejecución de los ferrocarriles, pero no se procederá á la construcción misma de los ferrocarriles sin que previamente estén concluidos los estudios respectivos. Si ésto es lo que quiere su señoría, puede estar tranquilo, porque tampoco se puede proceder de otro modo.

Ahora su señoría el honorable señor Reinoso desconoce por completo los estudios y los conocimientos que hay sobre el particular, no obstante de todo lo que media en este asunto y de que me ocuparé poco después. Su señoría que con su ilustración y con fin patriótico estudia con empeño, no da importancia á todo lo que ya se ha hecho al respecto hasta ahora. Sin embargo, tratando de la línea de Paíta al Maraón, sobre la que tampoco hay estudios definitivos que nadie ha reconocido y sobre la que apenas tengo noticia de la exploración de un ingeniero, que no recuerdo, pero cuyo nombre tengo apuntado, tratándose de esta línea de la cual hay menos datos de los que se tienen del Ucayali, en su apreciación para que se pueda hacer un ferrocarril de Paíta al Maraón, nos ha hecho

cálculos fijos de distancias, de situaciones precisas, y ratándose de esta línea en que hay tanto hecho y de que me ocuparé después, su señoría no acepta absolutamente nada, pero en la vía del Maraón ni siquiera moja la lluvia; nos dice cómo se penetra fácilmente á la montaña, aunque no nos dice cómo se sale. De este modo se ve que, cuando se le tiene cariño á una cosa, es sencillo facilitar los caminos; pero si por cualquier motivo se ha tomado antipatía á otra cosa, aún las razones fundamentales se desconocen, á pesar de la sobria ilustración de su señoría el honorable señor Reinoso. (Aplausos.)

Excmo. señor: cuando se trató en la última legislatura extraordinaria del contrato que tuvo relación con este asunto, efectivamente apenas se estaban concluyendo los reconocimientos que mandó practicar el Gobierno con los ingenieros señores Cipriani y Kauffmann, hasta entonces, como cuando se dió la ley, no habían más datos que los conocidos, casi por todos, del estudio hecho por el señor Delgado, hasta cerca del Anchique, más allá de las cascadas que hay cerca de Puerto Wertheman, más allá del kilómetro 171 de que hablé antes; estudios que llegaron á estimarse como completos y definitivos, estudios que se tomaron en cuenta en actos oficiales porque el Excmo. señor Nicolás de Piérola, el año de 1895, reunió en palacio á todos los que entonces demostraban interés y conocimientos en todo lo que se relaciona con el Oriente, y bajo la base de esos estudios del señor Delgado, provocó una importante conferencia, la que honró con su presidencia y á la que asistieron, entre otros, el autor del trabajo, el señor Luis Carranza, presidente entonces de la Sociedad Geográfica, y otras personas competentes, para emitir su juicio en estos asuntos.

En esa conferencia, el señor de Piérola, con verdadero y noble entusiasmo patriótico, aplaudió la idea de salvar, una vez por todas, las distancias que separan al Pacífico del Oriente, y cobijó con satisfacción ese estudio hecho por el señor Delgado, de cuya parte técnica fué ilustrado por las personas entendidas.

Tales eran las circunstancias únicas que existían como reconoci-

mientos oficiales cuando se dió la ley de 1904; pero á más de esos estudios se habían efectuado ya numerosas é importantes exploraciones á la región del Oriente; y así tenemos las exploraciones de Raimondi, del padre Sala, de Wertemann, de Tüker, y de otros tantos.

Pero avanzan los tiempos y avanzan también los conocimientos en estas cosas. Nombradas las comisiones por el Gobierno, después del reconocimiento practicado por el señor Cipriani, pues nadie ha querido dar otro calificativo al procedimiento que siguió el señor ingeniero, porque llamar á esos estudios definitivos, habría sido pecar por demasiada ignorancia, tenemos también los trabajos adelantados que han verificado las seis comisiones que mandó el Gobierno para estudiar esa línea del Oriente, seis comisiones, Excmo. señor, constituidas cada una por un ingeniero principal, un ayudante y todo el personal que debe completar el servicio técnico y administrativo, sin faltar el médico respectivo, porque el señor Reinoso extrañó que no se hubiera mandado un médico; pues bien, hay allá un médico, que es el señor Ferradas y que gana 50 libras mensuales. Estas comisiones, Excmo. señor, se ocupa cada una de secciones pequeñas. Uno de los ingenieros más competentes que es señor Wood, ingeniero inglés, se ha ocupado de la parte más extensa, de la que partiendo del kilómetro 25,300 metros del ferrocarril de la Oroya va á Wertemann. Esta es una parte muy conocida, estudiada ya por el señor Delgado y por otras personas. Las otras secciones que corresponden á cinco comisiones distintas son más pequeñas; la primera es de 70 kilómetros, después vienen dos de 60, una de 55, etc; pero ninguna de esas secciones pasa de 14 ó 15 leguas. Bien se comprende que en los cinco meses y más que llevan en esos estudios han tenido que adelantar muchísimo y que probablemente dentro de un mes ó dos estarán concluidos los estudios preliminares, practicándose en Lima los definitivos en vista de las secciones que van estudiando esas comisiones; y ahora que digo estudios preliminares me acuerdo de otro argumento del señor Reinoso. Su se-

ñoría nos clasifica cinco medios indispensables como previos para la construcción de un ferrocarril: reconocimiento, estudio preliminar, estudio definitivo, proyecto preliminar ó ante proyecto y proyecto definitivo. Su señoría en este punto avanzó demasiano sus conocimientos, porque el ante proyecto y el reconocimiento preliminar son una misma cosa y el estudio definitivo y el proyecto definitivo son otra cosa igual; de manera que en resumen no hay sino tres medios: el reconocimiento, el estudio preliminar, un ante proyecto y el estudio definitivo con proyecto y presupuestos. Lo que se está haciendo ahora es el estudio preliminar que está al concluir y el estudio definitivo no viene á ser otra cosa que el estudio de gabinete, estudio que se completa en lo que llaman las estacadas, en vista de estos estudios de gabinete que se hacen en Lima ó en cualquier parte, se va al terreno y se colocan las estacas para hacer el terraplén de los ferrocarriles.

El señor **Reinoso** (interrumpiendo).—Pido la palabra.

El **orador** (continuando).—Mucho censuró el señor Reinoso al señor Arancibia por el cálculo que había hecho del costo probable del ferrocarril al Oriente. Su señoría partió de la cifra del señor Arancibia para considerar que es una partida insignificante y nos hizo comparaciones de otras líneas que han costado mucho más fácil sería hacer otra lista de ferrocarriles q' han costado mucho menos; pero no se trata de eso; las cosas se deben discutir como son y aplicarse los razonamientos á la cosa misma de que se trata. Aquí estamos sobre el terreno, los cálculos son fundados sobre los reconocimientos y en los estudios definitivos de algunas secciones que han permitido hacer la proporción del costo de la línea, costo, como digo, probable.

En estos cálculos del señor Arancibia está considerado todo aquello que el honorable señor Reinoso dijo que se había omitido.

Según su señoría, no se habían considerado partidas para el movimiento de tierras, alcantarillas, puentes, etc., todo aquello que en ingeniería se llama infra-estructura.

Quien no conoce el informe, cualquiera que tenga noticia no sólo

de la alta competencia del ingeniero Arancibia, sino también de su circunspección evidente que habrá tenido que decirse: ¿Cómo es posible que un ingeniero de esa talla se halla olvidado de lo principal, de la base de un terraplén de ferrocarril? Pero es razonamiento naturalmente deducido del conocimiento de la persona y de la sencillez del asunto se comprueba con el informe mismo que ha sido publicado. Ese informe dice: (leyó).

Da, pues, los datos de la infraestructura manifestando que el importe de la infra estructura será de 1,920 libras por kilómetro, y después viene el cálculo sobre la superestructura y sobre el material rodante.

Hemos tenido el gusto de escuchar, Excmo. señor, la autorizada palabra del honorable señor Capelo, quien nos ha manifestado que en su concepto en cualquiera parte del territorio de la república, se pueden construir ferrocarriles con un costo á lo más, de cuatro ó cinco mil libras, más bien menos que más, fueron sus palabras textuales. Perfectamente, Excmo. señor, aquí tenemos el precio calculado por el señor Arancibia: 3,380 libras por kilómetro. Si á su señoría el señor Reinoso, le parece muy bajo este precio por kilómetro fijado por el señor Arancibia para el ferrocarril al Oriente, yo desearía saber si su señoría se pudiera conformar con un precio de cerca de 4,000 libras por kilómetro. ¿Con 4,000 libras por kilómetro, se conformaría su señoría como cálculo racional? ¿Considera este precio como un cálculo aproximado ó nó?

El señor **Reinoso**.—Ya que el señor Ministro de Fomento tiene la bondad de interpelarme, paso á decirle, que yo no me puedo conformar con nada, mientras no conozca el volumen de la tierra que hay que mover, mientras no se haya hecho el estudio, por ingenieros competentes, de cuánto costaría ese volumen de tierra; para contestar á su señoría necesitaría saber cuantos millones de metros cúbicos de tierra se tienen que mover para hacer la infra-estructura y cuánto costaría el metro cúbico; con estos datos podría ver si me conformo con ese precio de 4,000 libras por kilómetro.

Lo que yo he manifestado es que en ferrocarriles análogos, que pasan por regiones parecidas á las que va á atravesar el ferrocarril al Oriente, el costo no ha bajado de 5,000 libras por kilómetro.

Creo que con esta explicación quedará satisfecho el señor Ministro de Fomento. (Aplausos.)

El señor **Ministro de Fomento**.—Perfectamente, Excmo. señor: en tal caso puedo disertar sobre la base de los cálculos que ha hecho el honorable señor Capelo; podemos tomar el punto de partida de 4,000 libras, debiendo llamar ahora la atención sobre una partida que había omitido el honorable señor Reinoso, en el cálculo del señor Arancibia, porque como dice el informe, el detalle del costo es el siguiente: por infra estructura, por superestructura y por material rodante; lo que dá 3,380 libras por kilómetro.

Pero después dice en el informe el señor Arancibia: (leyó).

A esas diversas partidas hay pues que agregar, Excmo. señor, 136,910 libras, que distribuidas entre los 493 kilómetros, dá para cada kilómetro cerca de 300 libras, de manera que agregándose las 300 libras al costo del kilómetro de ferrocarril que es de 3,380 libras, resulta que el cálculo efectivo que hace por ahora el señor Arancibia es de cerca de 3,700 libras por kilómetro. Estas 3,700 libras por kilómetro son las que conducen á señalar la partida total de un millón ochocientas y tantas mil para el ferrocarril al Oriente. Si su señoría el honorable señor Reinoso me hubiera podido contestar que para cálculo prudente se conformaría más ó menos con 4,000 libras como costo de un kilómetro del ferrocarril que también calcula el señor Capelo, habría podido tomar la palabra su señoría; pero desgraciadamente no ha querido convenir de plano.

Toca también el señor Reinoso el punto relativo á la cláusula 31 del contrato que ya se retiró, en virtud de la cual se imponía la condición de que el banco contratista para abonar las sumas del empréstito, debería hacerlo en vista de las planillas ó comprobantes de los gastos hechos en el ferrocarril, además del giro correspondiente del Gobierno. Manifestó, si no ayer en la sesión anterior, su señoría,

que con esto á más de quererse presentar el Gobierno en condiciones de no poder cumplir debidamente sus compromisos, significaba también algo que denigraba la dignidad nacional; pero al respecto, yo diré á su señoría que esa cláusula la puso el Gobierno espontáneamente, fué su obra propia, la puso no sólo para garantía de sus propios actos, no sólo para la seguridad y conciencia del pueblo de que los fondos destinados al ferrocarril se aplicarían precisa y necesariamente en ese objeto, sino también para que los que vinieran después y que encontraren esta misma situación, se ciñeran á esa regla y la respetasen; pero la otra parte contratante ¿qué tiene que hacer con esa cláusula? ¿Qué libra gana de garantía en su contrato con esa condición? ¿Es una fianza? ¿Qué seguridad puede deducirse de allí para la otra parte contratante? Por lo tanto, no se comprende de dónde viene la deducción que hace su señoría de que eso era manifestar duda, que había la posibilidad de no cumplir con las obligaciones contraídas en el empréstito. El objeto no es sino el que he indicado, Excmo. señor.

No recuerdo. Excmo. señor, si acaso han tocado otros puntos, pero de todas maneras, debo repetir lo que anuncié al tomar la palabra, que yo no me he ocupado sino de todos aquellos puntos que estaban sujetos al estudio que corresponde á mi despacho y que dejó en pie los demás puntos para que de ellos ocupen otros oradores; de todo lo que se ha aducido en orden á lo que con mi despacho se relaciona, creo, Excmo. señor, que no queda en pie nada.

Me parece que haciendo un estudio sereno sobre este importante asunto se llega á la convicción íntima de los verdaderos beneficios que reportará al país con la contratación de este empréstito que será pagado paulatinamente con la renta proveniente del impuesto sobre el consumo del tabaco, con desembolso anual de poco más de £ 200,000 hasta la total cancelación del empréstito, debiendo quedar el país con los ferrocarriles hechos, dueño absoluto de ellos. Este es, Excmo. señor, el propósito que persigue el Gobierno con completa

honradez, con la sinceridad de sus convicciones, con el entusiasmo de acudir á satisfacer las necesidades de la república para dar impulso y desarrollo á los grandes elementos de progreso con que la Providencia lo ha dotado y con fe absoluta, Excmo. señor, de que así prepare el porvenir sólido y grandioso de la patria. Si el Congreso lo secunda se habrá hecho del Perú progresista de hoy, el Perú floreciente de mañana. (Aplausos prolongados.)

El señor **Capelo**.—Pido la palabra.

El señor **Presidente**.—Para hacer rectificaciones tiene la palabra el señor Capelo.

El señor **Capelo**.—Excmo. señor. Principiaré por dar las gracias al H. compañero y amigo, hoy Ministro de Fomento, señor Vidalón, por la bondadosa manera como se ha ocupado de mi actuación en el Senado. Me felicito que se me haya proporcionado la ocasión de manifestar, una vez más, que cuando yo acometo una discusión, jamás busco herir personas, ni creo que los que están en error, están en él conscientemente. Por lo demás, si yo ataco á los errores, los ataco con esa impetuosidad natural de quien encuentra que lo más condenable que hay en la vida es el error; de manera, pues, que debe descartarse cualquier frase, cualquier concepto que pudiese haber llevado al ánimo de su señoría ó del señor Ministeo de Hacienda, propósito de herir ó lastimar, en lo menor, la susceptibilidad de estos distinguidos señores, ni de los otros miembros del Gobierno. Yo lo que he sostenido y sostengo es que el Gobierno vive en una atmósfera de error; vive envuelto por una nube espesísima, que no le permite ver absolutamente la cuestión que tiene delante de los ojos.

Las argumentaciones hechas por los señores ministros, en contestación á las mías, van á dejar profunda, evidente convicción y certidumbre de lo que yo he asegurado: el Gobierno, absolutamente, desconoce la cuestión relativa al Oriente; y el discurso del H. señor Vidalón, ministro del ramo, lo confirma del modo más perenterio; porque, en fin, el señor Ministro de Hacienda no tiene por qué conocer esos asuntos en sus detalles; pero el señor Vidalón, sí tiene esa obligación porque

estoy seguro que su señoría no ha echado la vista sobre el mapa del Perú, para ver la línea que corresponde á los dos puntos que considera su señoría como fijos y obligados: el kilómetro 25 del ferrocarril de la Oroya y el puerto de Iparia, que ahora ha sustituido á Cumaria.

Si su señoría se molestase cinco minutos en echar la vista sobre el mapa del Perú, cinco minutos no más, si viese esos dos puntos y los marcase con alfileres, vería que ese punto del kilómetro 25 del ferrocarril de la Oroya se encuentra en la línea trazada del Callao al origen del Pachitea, línea que sigue rumbo NE. y que va desviándose en diagonal á 25 y 45 grados sobre el paralelo de Lima, y que esa línea pasa primero por Puerto Bermúdez, después por Puerto Victoria y después por Iparia. Si esta es la línea natural entre esos dos puntos, ¿por qué se ha aceptado un trazo como el que preconiza su señoría; un trazo en que después de seguir la buena línea hasta Puerto Wertheman, se inclina hacia el sur, abandonándola para seguir al este y sudeste por el Perené, después por el Tambo, subiendo entonces al norte y pasando por pantanosos fangales del Alto Ucayali para buscar primero Unini, que no es navegable, seguir después más arriba hasta Cumaria, donde no es posible la navegación y terminar en Iparia, donde tampoco hay navegación? ¿Es posible que en vez de seguirse la cuerda de un arco se siga el arco mismo? Si el señor Ministro de Fomento, S. E. ó cualquiera de los miembros del gabinete, se hubiera molestado en ver un mapa del Perú, estoy seguro que no hubieran creído ni siquiera posible poner en discusión una línea como esta.

Se dice que la autorización de empréstito para construir esa línea es buena, que se impona, y que la mayoría del Senado debe aprobarla, como ha aprobado la Cámara de Diputados, porque tiene un conjunto de ventajas, y que la opinión pública está de su lado. Yo pienso todo lo contrario; yo tengo la convicción de que si S. E. el Presidente de la República reuniese á doce amigos suyos, de los más queridos, y les consultase su opinión franca sobre este malhadado asunto, para que con la mano en el pecho le dijese si convenía ó no á la República

autorización semejante, lo menos seis en esa junta le dirían que no conviene al país ese negociado. Pero volvamos al asunto del trazo; yo tengo la profunda convicción que aquella línea no puede ser sostenida seriamente después de consultar el mapa, pues no es posible que un sér racional acepte que dos y dos son cinco.

Sin embargo, en sesiones anteriores dije esto mismo, señalé esa pared de enfrente y dije: en esa esquina del suelo está el Callao, en esta otra del techo está Puerto Bermúdez, la línea natural es la recta en diagonal y que va subiendo; pero la línea que propone el Gobierno prefiere salir debajo del suelo, subir hasta el techo para ir á la otra esquina de arriba; esta línea la cree mejor que aquella, la curva en lugar de la recta. ¿Qué ejemplo más tangible he podido poner? Sin embargo, eso se ha mirado sin aprecio, no se ha atendido siquiera, porque si se hubiera atendido, se hubiera traído un mapa para corroborar lo que yo decía; pero no ha merecido la menor consideración, no ha merecido que se dirija la vista sobre el mapa.

Mientras tanto ese río Perené pertenece á la Peruvian en una extensión de 20 kilómetros á su derecha y 20 kilómetros á su izquierda; de manera que esa línea va á ser construida exclusivamente al servicio de la Peruvian; quiere decir que vamos á trazar una línea alargando enormemente su trayecto, cambiando su rumbo natural y atravesando un territorio, en el cual el Gobierno del Perú no podría poseer siquiera un tambo, sin comprarle, peso sobre peso, el pedazo de tierra necesario á la feliz poseedora de esos territorios.

Vamos ahora á la longitud de la línea. He estado oyendo al señor Ministro, cuando con sus papeles en la mano nos leía, cuáles son esas distancias, y nos decía que de ese kilómetro 25 á Puerto Wertheman son 171 kilómetros; yo no pongo tanto yo pongo 130.

El señor Ministro (por lo bajo)— Mejor.

El señor Capelo.—Para mí no es mejor ni peor, sino la verdad; yo no busco glorias efímeras, ni imposición de voluntad, yo solo busco la verdad; quiero que brille y espero que brille; porque tengo fe plena en

la honradez de conciencia del señor Ministro y de todas las personas que forman el Gobierno. Por eso hago esfuerzos para llevar al ánimo de su señoría la voluntad de ir al mapa del Perú y estudiarlo; eso solo me bastará.

El señor Ministro estima 9 kilómetros de Puerto Wertheman á San Luis; estamos conformes. Después considera de San Luis á Puerto Bermúdez 149, y 140 á Puerto Victoria. Esto no es así; son 222 y 40 kilómetros, respectivamente. Resulta, pues, que según el señor Ministro del kilómetro 25 á Puerto Bermúdez hay 469 kilómetros, y según mis cálculos solo hay 401 kilómetros; en verdad no serán sino 350 kilómetros, hecho el trazo definitivo y suprimiendo muchos rodeos de la línea actual. Esto es lo exacto y no los datos dados al señor Ministro; por más que ellos le hayan sido facilitados por sus ingenieros y sus oficinas técnicas.

El dato que yo doy está conforme con los hechos: allá en el camino mismo está marcado todo el trayecto con postes de fierro en la línea hasta la Oroya en postes de madera y en los árboles después; y cualquiera que recorra esa línea los verá perfectamente (aplausos.)

Después, de Puerto Victoria á la boca del Pachitea son 300 kilómetros; pero el camino tiene que recorrer esos trescientos kilómetros porque hay allí una cadena elevada que impide acortar distancia. Con estos trescientos kilómetros, según su señoría, tendremos 769 kilómetros; los mismos que yo solo estimo en 650 hasta Iparía; quiere decir que su señoría da á la línea 119 kilómetros más de la que realmente tiene. Algo más; yo solo considero necesario 350 kilómetros, pues, sostengo que Puerto Victoria es por lo menos igual como puerto á Iparía, quedando como 300 kilómetros más acá.

Mantengo lo que he dicho respecto al precio de cuatro á cinco mil libras por kilómetro y digo menos que más; de manera que estimando los 769 kilómetros á 5,000 libras por kilómetro, resulta 3.850,000 libras; eso es lo que costará la línea á Iparía, preconizada por su señoría. La línea que yo preconizo solo costaría 1.750,000 libras, comprendiendo á una línea de 350 kilómetros únicamente.

Sin embargo, los informes del se-

ñor Arancibia les señalan otro costo; pero este caso no es exacto, ni es exacta la longitud que indica; eso equivaldría á sostener que la cuerda con un arco es mayor que el arco mismo, como ya dije.

Si se siguiera la línea Perené-Ucayali, prolongándose el ferrocarril de Tambo al Perené y del Perené al Ucayali, la línea tendría 1,000 kilómetros tal vez y costaría cincuenta millones de libras. Yo nada afirmo bajo mi palabra, sino basándome en hechos, y no podría proceder de otro modo, porque no me atrevería aquí á hacer afirmaciones falsas; mis afirmaciones durarían el segundo que se me escueha; pero inmediatamente que mis afirmaciones salieran fuera se vería la falsedad de ellas y me arruinaría no solo como hombre profesional, sino que la nación entera condenaría mi conducta como hombre de honor (aplausos.)

Es preciso contemplar las cosas en su verdadero terreno, y si el señor Ministro de Fomento no conoce estas distancias, cómo va á conocer las otras cosas que son de detalle? El señor Ministro nos dice: allí está el informe del señor Arancibia; pues yo le digo que el señor Arancibia no ha estudiado ni siquiera en Chanchamayo, ha hecho sus cálculos y sus estudios sobre el mapa, haciendo comparaciones con Guayaquil, que es lo que conoce; (aplausos;) el señor Delgado no pasó de las cascadas del Perené, no ha visto el Ucayali y todos esos informes son hechos también sobre el mapa; por consiguiente no son esas autoridades que puedan imponerse á un Gobierno y menos á una nación, en este asunto.

En cambio, el almirante Tucker y el ingeniero Werteman han estudiado profundamente esas regiones, han dado su opinión (y todo eso ha sido publicado; pues, yo digo, esos estudios no han sido consultados por el señor Ministro, no los ha leído siquiera. El reverendo padre Sala que sacrificó su existencia por estudiar ese pase entre Chanchamayo y el Ucayali, ha demostrado todas estas cosas de una manera palmaria y sin embargo; S. Sa. ni siquiera ha leído esos trabajos.

Pero sí, ha dado datos. Excmo. señor, respecto á las distancias, también los he dado, respecto de

los precios. Yo que durante 10 años he soportado todo género de insultos por haber hecho el camino al Pichis, yo que he sostenido que el costo de ese camino no ha sido más de dos soles cincuenta, sostengo lo dicho.

El señor Ministro de Hacienda no tuvo á bien aceptarlos como ciertos, sino que los puso en duda y pidió datos á sus oficinas, y en ellas tuvieron buen cuidado de sumarle todo lo que se había gastado, no sabemos si hasta el día, por angas ó mangas, con motivo del camino al Pichis, todo lo cargó á la construcción de ese camino, y sacó el costo de seis soles por metro; éstos que yo presento, consta de documentos oficiales; pero, en el Perú es en vano publicar estas cosas, porque no se leen, porque no se estudian, pues es muy grato fallar contra el prójimo, pero sin oírlo y conocer en su causa.

En el registro de fomento del año de 1899, consta, en la página 40, el resumen de las cuentas presentadas, y que yo he pedido á V. E. que se soliciten al Ministro de Fomento, y resulta de esas cuentas lo siguiente: (leyó.)

Resumen

Camino 180 kilóme-	
tros.	S. 433,641.27
Telégrafo 300.	60,010.50
Servicios diversos.	226,177.52

Suma total. . . . S. 719,829.18

Fué, pues, 433,641 soles lo que costó el camino, y el telégrafo costó 60,000 soles; si se hace el cociente de 433,641, entre 185 kilómetros, se verá que para el camino el precio medio es de menos de dos soles cincuenta centavos el metro. Estos documentos llevan ya diez años de publicados y nadie los ha contradicho: todas estas cuentas están publicadas con sus más pequeños detalles, hasta el último centavo. Es cierto pues que el telégrafo costó 60,000 soles y tiene 300 kilómetros, con la circunstancia que debo hacer notar, que ese telégrafo á la montaña fué declarado imposible, un absurdo, para su realización, por la dirección del ramo. Entonces el Gobierno me lo confió á mí y yo lo hice ejecutar: está funcionando, y no costó sino doscientos soles el kilómetro. Ruego al señor Ministro de Fomento, que tome datos y que vea cuanto cuesta hoy el kilómetro

de telégrafo y cuanto costaba antes, le suplico que tome esos datos en su oficina. Yo insisto en esto, Excmo. señor, de que se conozcan los precios de ese entonces, para que pueda juzgarse de los precios ahora, y hago esto, no por halagar mi vanidad, pues la prueba de ello está, que durante diez años, jamás he contestado las ineptias y los mil cargos que con motivo del camino del Pichis, se me han dirigido, llegando hasta decir que ese camino con la suma que se ha gastado en él, podría ser empedrado con oro y multitud de majaderías de esa especie; si hoy me ocupo, Excmo. señor, es porque me duele mucho que se paguen las cosas al doble de su precio, sacrificando así la riqueza del país. Por eso es que yo no acepto aquella teoría, aquella propaganda que se hace, de que un kilómetro de ferrocarril cuesta 60, 80, 200 mil ó un millón de soles; porque en mi concepto, todas esas palabras caen sobre el Perú, como plomo derretido, porque si aquí se va formando la atmósfera de que el kilómetro de ferrocarril, cuesta cien mil soles, estoy seguro, que el contrato se hará al precio de cien mil soles el kilómetro. Por eso es que he luchado contra esa teoría y por eso seguiré luchando mientras tenga fuerza para ello. Yo que he visto formarse el presupuesto del ferrocarril de Huancayo por un ingeniero muy amigo de la empresa del ferrocarril de la Oroya, y el del Cuzco, por un dependiente de la empresa del mismo ferrocarril á la Oroya, que he visto que esos presupuestos no han pasado en revisión seria al cuerpo de ingenieros sino por pura fórmula; que una observación muy tímida que hizo ese cuerpo, fué desatendida y que después se llamó á la Peruvian para regalarle ese contrato, obsequiándole así un 50 por ciento del precio verdadero de la obra, y todavía cuando he visto que en la línea del Cuzco, donde el terraplén estaba hecho y no faltaba sino tender los rieles, y sin embargo el estudio formulado por el ingeniero de la Peruvian resultó tan malo, como lo constató el señor Reinoso, que fué preciso que el ingeniero ejecutor lo cambiara por entero en su trazo, bases y demás; yo que he visto todo esto, tiemblo ante la idea de que mañana el ferrocarril al Orien-

te, sea base de una especulación en la que se pague diez mil libras por kilómetro, cuando su costo no puede ser de más de cuatro ó cinco mil libras. Por eso quiero insistir sobre este punto del precio por unidad; porque yo considero que el precio por unidad es algo que el Gobierno debe conservar como un canchero; porque el precio por unidad es algo muy esencial, algo por donde se van los dineros del Estado de una manera increíble. La dilapidación es muy fácil de hacer: el señor Ministro impugna mi afirmación y nos dice que no hay dilapidación posible, pero yo le digo, que eso es lo mismo que si tuviéramos delante de un médico un enfermo lleno de pústulas y de podredumbre y que el médico quisiera taparlas con una sábana para decir que no hay pústulas ni podredumbre. (Aplausos.) Eso no se puede ocultar, porque salta á la vista.

Al hacer yo estas comparaciones no vengo á ofender al Gobierno, no vengo á ofender á los señores Ministros, no vengo á hacerles cargos de ninguna clase, vengo sólo á suplicarles que abran los ojos, que vean por donde se derraman los dineros del Estado, y en esa tarea, Excmo. señor, no puedo ser conjurado.

Tampoco pretendo ser infante, yo no vengo á que se crea solamente en mi palabra; pero sí ruego al Gobierno que ponga á prueba mis afirmaciones, que no las estime, ni las desestime sino previa prueba, pero que no pase sobre ellas.

Yo afirmo algo más: digo que los ferrocarriles de Huancayo y del Cuzco, han sido pagados inicuamente, por precios superiores en mucho al que realmente valen; y más aún que esas líneas, han sido entregadas sin meditación alguna. El señor Ministro de Fomento nos dice que, qué más queremos que una tarifa de un sol por pasaje de primera en una línea de 41 kilómetros, y yo le digo que esa tarifa es tan mala, que es la misma que sirvió en el ferrocarril de Ancón y que la empresa del central viendo que ella no podía convenir á sus intereses por la disminución del tráfico, ha tenido que rebajarla. Yo vengo hace tiempo abogando por las tarifas bajas, porque estoy convencido de que el comercio y las industrias no pueden desarrollarse con tarifas altas. Yo

no desconozco que dentro de 40 ó 50 años las empresas de ferrocarriles, por las necesidades mismas del negocio y por la mayor cultura de sus directores, tendrán que bajar las tarifas: como han tenido ya que bajarlas en la línea de Ancón, como han tenido que bajarlas en la de Mollendo á Arequipa, como en parte tiene que hacerlo en la Oroya; pero, nosotros, no es posible que estemos atentos en cuanto á las tarifas, á que éstas estén sujetas al grado de cultura ó civilización que tenga el directorio de esa empresa, que tendrá para 40 años de existencia; tal vez es inevitable lo que sobre el particular pasa en las líneas actuales; pero sobre las nuevas líneas debe el Estado extender su vista previsora para defender las tarifas con toda la importancia, con todo el interés que se les debe dar; y el señor Ministro no puede sostener que pueda ser buena una tarifa en que se cobra dos centavos y medio de pasaje por kilómetro, en líneas donde la pendiente no llega al dos por ciento, en líneas que se han costado con los dineros del contribuyente.

El señor Ministro me dice haciéndome un cargo, que por qué no acepté el nombramiento que me hizo el Gobierno de miembro de una comisión consultiva. Ya el H. señor Reinoso, se había dignado responder en parte por mí, dijo que tendría mis motivos, que tendría millones de motivos para no hacerlo; pero tanto el señor Ministro de Hacienda como el señor Ministro de Fomento, me han repetido el cargo, parece que con mi nombramiento iba á decidirse los destinos del país y que por consiguiente al negar mi concurso, me había negado á prestar un servicio al país, que como peruano estaba obligado á prestar. No Excmo. señor, yo no fui á esa comisión entre otras muchas razones que no es del caso exponer, porque no estoy en la condición de formar parte de juntas que respalden responsabilidades. Excmo. señor; no estoy en esa condición, jamás he aceptado formar parte de esas juntas en donde unos firman y otros piensan. El Gobierno, jamás me ha llamado para hacerme la menor pregunta en asuntos del Oriente, y si yo me hubiese negado á contestar a los señores Ministros, ó al Excmo. señor Presidente de la República,

una interrogación que me hicieran, entonces sería fundado el cargo; á eso no me he negado jamás, y así como hablo aquí ante la H. Cámara y el Perú entero de mis ideas al respecto, habría hablado delante del Presidente de la República y de los Ministros, á solas ó en público, no me habría eludido de hacerlo, de ningún modo; jamás he negado mi cooperación, modesta pero sincera: así es que no es un cargo fundado el que se me pretende hacer. Con esta explicación, me parece que los señores Ministros estarán satisfechos y no necesitaré, pues, de entrar en más profundidades al respecto.

El señor Ministro de Fomento haciéndome mucho honor decía: la línea del Oriente que se va á ejecutar, es la misma que señala el proyecto de ley aprobado, que es la misma que yo he sugerido. Verdaderamente que el señor Ministro ha sido muy amable conmigo, pero desgraciadamente no es exacto lo que dice; no quiero molestar la atención de la Cámara con dar lectura al informe en minoría que presenté hace tres años, al tratarse de esa ley; pero, en fin, cualquiera puede leerla y muchos honorables representantes quizá recordarán los términos de ese informe y podrán comprobar que no he diferido de lo que dije entonces, que hoy sostengo las mismas razones y afirmaciones q' aduje entonces: que mi opinión era como lo es ahora; que los estudios definitivos del camino al Oriente no se necesitan hacer para resolver la cuestión, eso dije, pero, también dije que se necesitaba que el Gobierno conociese los estudios hechos por hombres como Wertheman, Tucker, el padre Sala y otras personalidades; que era preciso y necesario que el señor Ministro se molestara en conocerlos. De conocer esos estudios debe preocuparse el Gobierno y no de oír la opinión de juntas consultivas que bien sabemos en definitiva á qué resultado conducen. Con esas comisiones, Excmo. señor, en el Perú, pasa una cosa muy curiosa en materia de informes: por ejemplo: hay una disposición legislativa que dice que los prefectos de los departamentos deben presentar cada año al Ministro de Gobierno una memoria de su administración en la cual indiquen los beneficios q' han realizado y los inconvenientes que han encontrado;

cada prefecto se da el gusto de hacer esta memoria, memoria que se imprime en un volumen que nadie se ocupa ni siquiera de leer y que duerme en los archivos de los ministerios. Así son todas las memorias, todos los folletos, en el Perú; y si alguien quisiera ocuparse de las reformas que indicó el prefecto tal, el Ministro nombraría una comisión, la comisión escribiría una memoria muy grande, la que no lee tampoco el señor Ministro, porque se encuentra muy ocupado; entonces se nombra otra comisión para que informe sobre este informe y así se forma una biblioteca de informes, sin que se pueda llegar á un resultado verdadero, pues lo único que se ha conseguido es que se expidan cien informes, que constan en cien volúmenes. Esto es á lo q' conducen estos informes. Excmo. señor, esos informes no conducen sino á oscurecer las cosas.

Si el señor Ministro quiere conocer el asunto del Oriente á fondo, no tiene sino leer esos libros, y si no quiere hacer eso debe pedir directamente la opinión de los q' sostienen tesis contrarias, compulsarlas y con el claro juicio que tiene podría fallar. Si esto hubiera hecho su señoría habría visto que esa línea por el Perené al Ucayali es imposible, hubiera visto que la línea siguiendo, el rumbo N. E. como lo indiqué entonces se impone; hubiera visto el señor Ministro que no hay necesidad de llegar al Ucayali, para establecer la franca navegación de nuestros ríos, hubiera visto que la única línea conveniente y práctica sería la que partiendo el ferrocarril de la Oroya viniese del Pachitea hacia acá, á fin de poblar esa vasta región de la montaña, pero no del Pachitea para adelante; porque yo le aseguro á su señoría que esa línea no la hace nadie ni se hará nunca. Posible es que dentro de un siglo, invadido este país por muchas razas y en un estado muy alto de progreso, entonces pueda ser negocio transportarse de la cabecera del Pachitea, á su boca en ferrocarril y no siguiendo sus aguas, como por ahora y por muchos años; es lo único racional y práctico que se hará.

Pero su señoría se encastilla, en la ley de marzo de 1904 y nos dice: esta ley manda que el punto de partida tiene que ser un punto de la línea de la Oroya y el término queda en el Ucayali.

El señor **Ministro**.—(Por lo bajo.) Un punto navegable en todo el año.

El señor **Capelo**.—(Continuando.) Su señoría ha olvidado completamente el texto del artículo 2o. ese artículo dice: leyó..... "el Ucayali ó uno de sus afluentes navegables á vapor durante todo el año."

Este artículo está tan bien redactado que dentro de sus prescripciones caben perfectamente las opiniones del señor Ministro y las mías.

Yo no veo como el señor Ministro puede pretender rebatir mis ideas fundándose en lo estatuido en ese artículo. El artículo dice: un punto navegable á vapor, pero no dijo qué calado deben tener los vapores; y no dice tampoco que ese punto ha de ser en el Ucayali, sino en el Ucayali ó en uno de sus afluentes. Y este artículo no se crea que fué puesto de ligero, no Excmo. señor; ese artículo se consignó y se aprobó después de maduro estudio con la comisión y después de haber conferenciado largamente con el señor Ministro de Fomento entonces, que lo era S. E. hoy Presidente de la Cámara, y con el actual Presidente de la República que era presidente del Consejo de Ministros, y de esas conferencias amplias, y de la discusión que aquí tuvo lugar, resultó la necesidad de redactar el artículo en esta forma, porque se convino en que era posible que el Pachitea fuese navegable en todo el año y se convino entonces que la palabra navegabilidad tenía su sentido muy relativo y no el amplio, para grandes vapores, que le quiere dar el señor Ministro de Fomento. Han pasado tres años, se han olvidado los antecedentes que acabo de citar y hoy se pretende darle una fijeza que no tuvo cuando se dió la ley de 1904 á la palabra navegabilidad.

¿Por qué el señor Ministro de Fomento se ha fijado en los 5 pies de calado que cree tiene Iparia, por qué no se ha fijado en los siete ó diez pies que tiene Contamana, en los quince que tiene Iquitos, en los cuarenta que tiene el Pará ó en los cincuenta ó más que tiene el Atlántico?

Todos estos son números y quiere decir que á su señoría, le ha gustado el calado de cinco pies, como podía haberle gustado otro; eso es todo.

En Africa, el calado de muchos de sus ríos es de 6 pulgadas, y sin

embargo, por esos ríos se trasportan en embarcaciones á vapor millones de toneladas de mercaderías y ese gran tráfico ha hecho el engrandecimiento de esa región en Norte América casi todos los buques que navegan el Missisipi no tiene sino un pie ó dos de calado; por allí se trasportan también millones de toneladas y no se nos podrá decir que esos ríos no son navegables; y ¿por qué, preguntó yo esos ríos, con tan pequeño calado son convenientes y hacen el progreso del país donde se encuentran, y para el Perú no puede suceder lo mismo. ¿Por qué aquí se quiere exigir cuando menos cinco pies de calado, para establecer nuestra navegación fluvial?

La zona navegable del Perú es paralela á la costa del Pacífico, principia en el Marañón y concluye en Rosalía, cerca de Santa Ana; esa es la zona navegable; lo que sea salir de allí es salir de la realidad de las cosas; del grado 3 á la altura de Paita, al grado 12 del Callao, se extiende la zona navegable del Perú. Pero de esos ríos navegables, el único que le es con cierta franqueza para buques de algún porte es el Ucayali, y esto, de Contamana para abajo; quitando esta rama y un pedazo del Marañón, que constituye ambos el Amazonas, lo demás no es navegable, por vapores grandes; todos los demás ríos tienen una navegación relativa, esto es de poco calado, 3 pies á lo más; y sin embargo, esa red significa de dos á tres mil kilómetros de ríos en los que es preciso navegar. Por consiguiente, pues, los elementos de navegación que deben procurarse en el Perú, deben ser para estos ríos y no para los otros, porque para ellos basta con la iniciativa particular, ésta es la única que hoy se ocupa de navegar los grandes ríos. Hoy en Iquitos, hay una compañía de vapores de 1,500 toneladas que hace el tráfico de Liverpool á Iquitos; hay además una compañía brasilera que hace el tráfico con el Pará y Manaos de manera, pues, que para esa clase de navegación, no necesitamos que ejerza su iniciativa, es para los ríos poco navegables; para esos ríos de poco calado y mucha velocidad, es para llegar hasta esos puertos, destinados á buques de poco calado pa-

ra los que se debe procurar líneas de ferrocarril.

Pues bien, entrando en esa consideración de la navegación, el señor Ministro nos decía que el ingeniero señor Tamayo ha afirmado que el Pachitea no es navegable, pero yo le digo á su señoría acaso el señor Tamayo ha afirmado que el Alto Ucayali es navegable? Todo lo contrario, como lo demuestra el telegrama que se leyó ayer y según el cual un buque que no pudo entrar á Cumaria pudo llegar á Puerto Bermúdez. Pero el señor ministro nos presenta una lista de todos los buques que han llegado á Cumaria, pues aquí le presento esta otra lista de todos los buques que han llegado á Puerto Bermúdez....

El señor **Morey**.—(Interrumpiendo).—Pido la palabra.

El señor **Capelo** (continuando).—dice su señoría que de noviembre á mayo la navegación es franca, es decir siete meses, en los otros cinco se encuentran algunas dificultades. Pues yo le digo á su señoría que ese dato no lo ha podido encontrar el señor Tamayo, sino haciendo el estudio en cierta época del año, porque supongo que no ha estado un año, entero y todos los días haciendo las observaciones.

Aquí tengo la lista de los siguientes buques: que han llegado á Puerto Bermúdez con mayor calado y en aquellos meses tachados, mayo 5 de 1900, lancha "Amazonas" con siete pies de calado; mayo 14 lancha Iquitos julio de 1873; el almirante Tucker constató 60 centímetros de calado en Puerto Bermúdez; julio 5 de 1902, lancha "Cahuapanas"; en la misma fecha la "Francisco Pizarro"; en agosto de 1892 la expedición de don Carlos Pérez constató calado minimum de 60 centímetros desde Puerto Bermúdez, y un metro desde puerto Pardo; en octubre 8 de 1900 la "Francisco Pizarro"; en octubre 12 la "Cahuapanas".

Me dirá su señoría que estos calados tuvieron lugar en el día en que llegaron las lanchas, perfectamente, yo le digo que la vaciante que constató el señor Tamayo, tuvo lugar el día en que él estuvo allí. Cuando yo vine de Loreto vine en la "Amazonas", con siete pies de calado, entré en junio al Pachitea y llegué á

un sitio del que no pude pasar, por falta del canal, ordené que la máquina diera atrás y volviera por otro punto y así hasta cuatro veces intenté el paso hasta que, encontré el canal y recorrí todo el Pichis casi hasta que á 20 kilómetros de Puerto Bermúdez, vino un seca que me dejó varado, pero no se hicieron esperar muchos días; á los tres días llovió, y en el día llenó y pude continuar la marcha y llegar al Puerto. Esto es lo que pasa en esos ríos. Excmo. señor, y si yo conociera el informe del señor Tamayo, demostraría que él no ha podido afirmar que ese río no es navegable. El señor Tamayo es una persona muy seria para que haga afirmaciones semejantes. Me extraña que el despacho de fomento que ha gastado cientos de miles de soles en publicar estudios como el del señor Cipriani que son pura pintura no haya publicado los estudios del señor Tamayo que es el ingeniero más serio que tiene el gobierno en la montaña; que es el único que ha hecho los planos y estudios, basándose en el camino del Pichis, que es el que le ha servido de base y también sirvió de base al señor Cipriani, quien no pudo entrar ni salir de la montaña sino por ese camino; así es que lo natural era levantar los planos del camino del Pichis y del Pachitea; pues bien, se han levantado uno y otro plano pero no se han publicado; son los únicos no publicados ¿y por qué no se publican? Son esos estudios los que más interesa conocer en toda su integridad y con todos sus detalles; entonces podremos juzgarlos cumplidamente.

Estos vapores que vienen de Liverpool á Iquitos, muchas veces tienen que quedarse varios días, en medio del río, porque no hay agua, y sin embargo, á nadie se le ha ocurrido decir por ello que el Amazonas no es navegable. El problema del ferrocarril al Oriente, llevado solo al Pachitea, que es su única solución racional, tiene la ventaja de poder seguir prolongándose por sí solo y tomar las cosas como son, no como se quiere que sean; y aquí viene bien aquel proverbio de que lo mejor es enemigo de lo bueno.

Ahora me debo ocupar de un argumento que no quiero que pase desapercibido: me refiero á aque-

llo que he dicho de que los estudios no son necesarios. Toda afirmación tiene el inconveniente de que según como se le tome, puede aparecer racional ó monstruosa. Yo no puedo sostener que los estudios no sean necesarios para ejecutar una línea, eso no puedo sostenerlo, pero no puedo aceptar que se diga que para decidir si una línea debe unir, por ejemplo Lima con Huacho, sea necesario hacer estudios, porque para eso se toman los promedios de las grandes líneas, se sabe cuantos kilómetros hay de distancia, y se dice: esta línea cuesta más ó menos tanto y se deducen sus condiciones. Es en este terreno que yo he sostenido que la fijación de la línea al Oriente no demanda estudios previos después de los que existen hechos; porque hay muchos y muy buenos estudios, no preliminares en el sentido en que estos se toman, sino serios y muy serios; son estudios en los que los puntos extremos se han fijado con toda precisión por longitudes y latitudes, y en los que la región ha sido recorrida en toda su extensión, tomándose las alturas con barómetros aneroides. De esa manera se han formado con relación al Oriente, estudios serios que pueden decidir la ejecución del ferrocarril. Estos estudios estaban terminados en la época en que se presentó este trabajo, en 1903; por eso dije que no era necesario hacer estudios para proceder á la obra. Pero algo más dije entonces y lo digo ahora: que fué porque se trataba de ejecutar la línea directamente por el gobierno, mediante una compañía nacional, cuya formación se insinuaba; dije entonces que para principiar no se necesitaba tener estudios, porque para principiar de ese kilómetro 25 del ferrocarril de la Oroya, no hay necesidad de seguir estudiando toda la línea hasta Puerto Bermúdez, sino que, una vez estudiados unos pocos kilómetros desde ese punto de partida, ese kilómetro 25, por ejemplo, se procediera á la ejecución de la primera sección, y, mientras se ejecutase, se estudiaran las otras secciones, y de ese modo los estudios irían avanzando, al mismo tiempo que la ejecución de la obra.

También he dicho ahora q' en esas empresas, á las q' se les dió los contratos de los ferrocarriles de la Oro-

ya y del Cuzco, no se tomó en cuenta el remate, no se solicitaron propuestas, no se hizo examinar esos estudios por personal suficiente; y algo más, digo ahora, puedo afirmar que esos estudios no satisfacían las condiciones técnicas del mismo reglamento ó por prescripciones que tiene el gobierno para hacer estudios; y, por eso, cuando pedí los datos necesarios, no se me dieron, porque no se me podían dar, porque esos libretos no existen; no existen sino informes sumarios. El señor Ministro de Hacienda me dijo que yo había incurrido en una contradicción, por cuanto yo antes había sostenido que ese sistema de remates no era conveniente; pero su señoría olvidó decir que yo había sostenido esa teoría tratándose de la compañía recaudadora. Evidentemente que una sociedad de esa especie, en una compañía recaudadora, no cabe la sujeción al remate; porque la constitución de una compañía de esa clase, su organización y sus fines invalidan la necesidad de competencia; pero cuando se trata de ejecutar una obra pública, por empresa, el remate se impone, tiene que solicitarse la concurrencia de contratistas. En cuanto á la forma de ese remate, puede muy bien ser inconveniente la forma que se estilaba antes, de hacer propuestas cerradas y tomar la de menor precio; pero yo no le dije al señor Ministro nada respecto de la forma; eso á mí no me importa, pues lo único que yo creo es que el remate tiene este fundamento, este objeto: solicitar la propuesta más conveniente dentro de límites dados; por consiguiente, evitando ese negociado que se verifica á la sombra de los remates, éstos son forzosos, tratándose de obras públicas.

¿Era cosa insignificante, acaso, que en esa línea de Huancayo se evitase pagar esa tercera parte del flete para el gobierno? ¿No podía el gobierno haber sacado esa ventaja, y ya que el gobierno deseaba favorecer á la empresa del ferrocarril de la Oroya, disminuyera siquiera esa cantidad, puesto que estaba en sus manos?

No he incurrido, pues, en contradicción alguna; yo sostuve entonces lo que sostengo ahora, y en materia de tarifas sostengo, también, la necesidad indeclinable de establecer una prescripción que permita

acomodar las tarifas á las necesidades del comercio y de las industrias, estableciendo, al respecto, lo que existe, por ejemplo, en los muelles. En los contratos de muelles, se ha establecido una cláusula que quisiera verla establecida respecto de los ferrocarriles. En los contratos de muelles se establece que la tarifa puede ser modificada cada cinco años, y el modo de provocarla es disminuir el precio del muelle en un tanto por ciento de su valor, y así cabe rebajar las tarifas cada cinco años ó expropiarlo, y de ese modo, la empresa respectiva tiene que entrar en transacciones con el gobierno y bajar las tarifas. También se puede establecer una relación entre la tarifa y el tráfico; de tal manera, por ejemplo, que la tarifa tenga que disminuir cuando aumenta el tráfico, en cierta ley; por ejemplo, que cuando el tráfico aumente en progresión geométrica, la tarifa se disminuye en progresión aritmética.

Cualquiera de esas combinaciones debe procurarse; pero es ineludible apelar á alguno de esos medios.

Hay otros puntos, Excmo. señor, que bien hubiera deseado tratar; pero no encuentro inconveniente en pasar sobre ellos en gracia á la hora y para acortar este debate. Yo me he empeñado particularmente en destruir errores fundamnetales en esta materia. (Aplausos prolongados).

El señor **Presidente**.—El H. señor Reinoso hará uso de la palabra el día de mañana. Por ser la hora avanzada se levanta la sesión. Eran las 7 y 10 p. m.

Por la redacción.—

Por la Redacción.—

Víctor E. Ayarza.

46a. Sesión del viernes 12 de octubre de 1906

Presidencia del H. Sr. Dr. Barrios

Abierta la sesión, con asistencia de los honorables señores Senadores Carmona, Moscoso Melgar, Álvarez Calderón, Aspíllaga, Bernal, Bezada, Capelo, Carrillo, Coronel Zegarra, Elguera, Echeopar, Falco, Ganoza, Icaza Chávez, Ingunza, Irigoyen, López, Lorena, Luna, Llosa, Matto, Morey, Menéndez, Navarrete, Olacoechea, Orihuela, Pastor,

Peralta, Pérez, Ponce, Quezada, Reinoso, del Río, Riva Agüero, Rodulfo, Ruiz, Samanez, Seminario y V., Solar L. F., Sosa, Tovar, 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 Gobierno, comunicando que el proyecto que establece que las Juntas Departamentales son la última instancia en las reclamaciones que se interpongan por el pago de la contribución de predios, fué pasado al Ministerio de Hacienda, por corresponder el informe á ese despacho.

Con conocimiento del H. señor del Río, al archivo.

Del señor Ministro de Fomento, comunicando que ha solicitado de la Junta Departamental de Ancachs el envío de los estudios y planos hechos, sobre la construcción de un puente en el río Santa.

Con conocimiento del señor Icaza Chávez, al archivo.

Del señor Presidente de la H. Cámara de Diputados, enviando en revisión el proyecto que anexa á la ciudad de Lima el barrio de la Victoria.

A la Comisión de Demarcación Territorial.

Del mismo, enviando en revisión el proyecto que dispone que en la Corte Suprema el dictamen fiscal no será imputado como voto en ningún sentido.

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

Estableciendo que en los casos de discordia que se presenten en los juicios que se ventilan ante la Corte Suprema, se necesitan 5 votos conformes para resolver el recurso de nulidad.

Creación de la plaza de escribano del crimen adscrito al juzgado de primera instancia de Lambayeque.

Liberación de derechos de importación á la efigie de Nuestra Señora del Rosario de Pompeya.

A sus antecedentes los anteriores oficios.

De los señores Secretarios de la H. Cámara de Diputados, comuni-