

enormes caudales. Esto es todo.

En cuanto á la empresa del Cerro de Pasco, de que acabo de hablar, hay que tener en cuenta que se ha organizado de tal manera que esa empresa desgraciadamente va á dejar casi todas sus utilidades fuera.

La empresa del Cerro de Pasco no traerá al país sino lo necesario para sostener su trabajo, todo lo demás de sus provechos tiene que quedar fuera porque es una empresa completamente extranjera. Es sensible que no haya podido establecerse en otra forma; pero de todas maneras nos presta y nos ha de prestar grandísimos beneficios. En la situación de nuestras instituciones de crédito y en todo, Excmo. señor, hay hoy evidentemente notable mejoría, pero también hay mucho de fantástico. La masa de capital que tenemos, lo que pasa es que se mueve mucho, lo vemos constantemente, pero es siempre el mismo, da muchas vueltas y nada más: las instituciones de crédito están en buen pie, pero no tanto como se supone. Esta es la pura verdad.

Por lo demás, ese bienestar de que goza el país, hay que tener en cuenta, Excmo. señor que se debe principalmente á algo que debemos defender á todo trance: al orden y á la moralidad de la administración pública. Este es el bien más estimable del Perú: vale millones. Pero, Excmo. señor, que vuelvan los tiempos de los grandes contratos, de las grandes especulaciones y tengamos Gobiernos con mucho que distribuir, con ferrocarriles que construir y administrar, y ya veremos, Excmo. señor, á qué se reduce todo esto, todo este castillo de naipes se nos puede ir al suelo.

Yo sé, Excmo. señor, por experiencia, como lo saben todos los señores que me escuchan, lo que han sido en el Perú todos los grandes contratos: han sido grandes fracasos.

Se dirá: ¿pero con este criterio nada puede hacerse? Nó, Excmo. señor.

Se dirá: pero en el contrato que se va á celebrar se toman, pues, toda clase de garantías. Está muy bien: todos los grandes contratos del Perú han sido intachables al principio, pero hay que verlos después de dos ó tres años; de modificación en modificación van desapareciendo todas las cláusulas de ga-

rantías y no van quedando sino las cláusulas de obligaciones, el peso para el Estado. Esta es la historia de todos los grandes contratos en este país.

Yo no deseo, Excmo. señor, ni para los hombres que hoy están en el poder, á los cuales tan vineulado me hallo, ni para el partido á que pertenezco, la paternidad de este asunto, porque yo preveo un fracaso evidente. Hay que tener en cuenta que al Gobierno actual no le faltan ya ni siquiera dos años para dejar el poder: por consiguiente, el ejecutor verdadero de este contrato va á ser el Gobierno que venga después.

Ah! si fueran estos mismos hombres, yo no tendría los mismos temores, ¿pero quién nos garantiza lo que vendrá mañana? en un país como éste en donde en materia de política nada se puede prever, porque siempre sucede lo imprevisto. ¿Podemos acaso adivinar las evoluciones del porvenir, Excmo. señor? Y al Gobierno actual que no va á ser sino quien asuma la responsabilidad de esta medida de tanta trascendencia, no le va á quedar sino ese papel.

Yo no lo deseo para él, y quizá por eso lo defiende más que lo que él mismo se defiende.

Si V. E. me lo permite, continuaré mañana, porque me siento fatigado. (Grandes aplausos en la barra y en los asientos de los representantes. El señor Riva Agüero es muy felicitado por los señores Senadores.)

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

Eran las 7 y 10 p. m.

Por la Redacción.—

Víctor E. Ayarza.

52a. sesión del viernes 19 de octubre de 1906

Presidencia del H. Sr. Dr. Barrios —:(o):—

Abierta la sesión, con asistencia de los HH. SS. Carmona, Moscoso Melgar, Alvarez Calderón, Aspíllaga, Bernal, Bezada, Capece, Carrillo, Coronel Zagarra, Elguera, Echeopar, Falconí, Ganoza, Icaza Chávez, Ingunza, Irigoyen, López, Lorena, Luna, Llosa, Matto, Morey, Menéndez, Navarrete, Olaechea, Orihuela, Pastor, Peralta, Pérez, Ponce, Puente, Quezada, Reinoso, del Río, Riva Agüero, Rodolfo,

Ruiz, Samanez, Seminario y V., Solar A., Solar L. F., Trelles, Valencia Pacheco, Ward M. A., Ward J. F., García y Revoredo, secretarios, se leyó el acta de la anterior y fué aprobada.

Se dió cuenta de los siguientes documentos:

OFICIOS

Del señor Ministro de Hacienda, informando en los siguientes asuntos:

En el pedido de los honorables señores Llosa y del Río, respecto del procedimiento de los expendedores de la sal en los departamentos de Lambayeque y Ancachs.

Con conocimiento de los honorables señores Llosa y del Río, al archivo.

En el proyecto que crea una junta especial para administrar la alcabala de la coca en Calca.

A sus antecedentes.

En el pedido del señor Reinoso, sobre lo que se adeuda á los pensionistas del Estado desde 1895.

Con conocimiento del H. señor Reinoso, al archivo.

Del mismo, comunicando que se ha puesto el cúmplase á la resolución legislativa que vota una suma para construcción de una plaza de abastos en Andahuailas.

Al archivo.

Del mismo, informando sobre las negociaciones entre el Ministerio y la Peruvian Corporation, para arreglar las dificultades provenientes de la cancelación de la deuda externa.

Con conocimiento del H. señor Aspíllaga, al archivo.

Del señor Ministro de Gobierno, comunicando que ha pedido vista al fiscal de la Corte Suprema, sobre el juego de sport, establecido en el frontón de pelotaris.

Con conocimiento de los señores Bernaldes y Orihuela, al archivo.

Del Presidente de la junta electoral nacional, comunicando el personal de la electoral departamental de Ancachs.

A sus antecedentes

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

Propuesta del Ejecutivo para ascender á la efectividad de su clase al coronel graduado don Santiago Belisario Flores.

A la Comisión Principal de Guerra.

Ejecución de las obras del camino que une las provincias de Huamán, Dos de Mayo, Huarí y Bolognesi, con el que debe prolongarse para unir las de Chancay y Lima.

A las comisiones de Obras Públicas y Principal de Presupuesto.

Propuesta del Ejecutivo para ascender á la efectividad de su clase al coronel graduado don Leonidas Narvarte.

A la Comisión Principal de Guerra.

Del mismo, comunicando que ha sido aprobado con modificación por esa Cámara, el proyecto que vota una suma para la irrigación del valle de Moquegua.

A solicitud del señor del Río, fué dispensado del trámite de Comisión y pasó á la orden del día.

Del mismo, comunicando que ha sido constituido por esa Cámara, el proyecto sobre rebaja de la tarifa del telégrafo, por otro.

Dispensado del trámite de Comisión, á pedido del H. señor Capelle, pasó á la orden del día.

De los señores secretarios del Congreso, comunicando la aprobación de las siguientes insistencias:

En el proyecto que concede Lp. 1,000 como premio al doctor don Juan B. Agnoli.

En el relativo á creación de una judicatura en Huarás.

A la Comisión de Redacción ambos oficios.

De los señores secretarios de la H. Cámara de Diputados, comunicando que ha sido aprobada la redacción de la ley que vota una suma para alquiler de local del juzgado de primera instancia de Ayaviri.

A sus antecedentes.

DICTAMENES

De la Comisión de Redacción, en la resolución que declara con derecho á que se le expida cédula de invalidéz al capitán don Teodoro Tay.

De la Principal de Guerra, en la propuesta del Ejecutivo para ascender á la efectividad de su clase al capitán de navío graduado don Pedro Gárcen.

De la misma, en la propuesta del Ejecutivo para ascender á la efectividad de su clase al coronel graduado don José Manuel Díez Canseco.

De la de Obras Públicas y Principal de Presupuesto, en el proyecto que vota una suma para prolongar la línea telegráfica de Casma á Recuay hasta la ciudad de Huari.

De la de Premios, en mayoría y minoría, en la solicitud de doña María Fresco viuda de Villegas, sobre gracia.

De la de Obras Públicas y Auxiliar de Presupuesto, en el proyecto que vota Lp. 1,000 para cañerías de agua potable en la ciudad de Cajamarca.

De la de Demarcación Territorial en el proyecto que anexa el barrio de la Victoria á la ciudad de Lima.

A la orden del día los anteriores dictámenes.

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

De la Comisión de Demarcación Territorial, en el proyecto que traslada al puerto de Supe la capital del distrito de su nombre.

De la de Justicia, en la solicitud de don Leopoldo Cortez sobre dispensa de práctica para recibirse de abogado.

De la misma, en la solicitud de don Carlos Magni, sobre indulto.

Por haberse completado las firmas pasó á la orden del día el dictamen de la Comisión de Premios en la solicitud de doña Carlota Price viuda de Treeneman, sobre gracia, que quedó en mesa.

Igualmente pasaron á la orden del día por haber trascurrido el término reglamentario sin llenarse el trámite, los siguientes dictámenes que quedaron en mesa:

De la Comisión Auxiliar de Guerra, en la solicitud del teniente coronel don Manuel Eleuterio Ponce, sobre ascenso á la efectividad de coronel.

De la Auxiliar de Presupuesto, en el proyecto que vota una suma para unir por medio de caminos la capital de la provincia de Cailloma con sus distritos.

De la misma, en el proyecto que destina fondos para el aumento del agua potable en Ayacucho.

De la de Premios, en la solicitud de doña Edelmira Dávila viuda de Canales, sobre aumento de montepío.

PROYECTOS

De los señores del Río é Icaza

Chávez, creando varias plazas en la dirección de Obras Públicas y aumentando el haber de otras.

Dispensado del trámite de lecturas y admitido á debate á las Comisiones Principal de Hacienda y Presupuesto.

De la Comisión de Demarcación Territorial, autorizando al Ejecutivo para que previo estudio de los alrededores de la capital anexe á ella los distritos colindantes, dando cuenta al Congreso.

Dispensado de todo trámite á la orden del día.

PEDIDOS

El señor Coronel Zegarra, que existe un expediente desde el año pasado, librándolo de derechos algunos objetos para la iglesia de Ayabaca y pide á S. E. que sea en esta sesión.

S. E. ofrece que se resolverá el proyecto recomendado por su señoría.

El señor Llosa, que se pase oficio al ministerio respectivo para que se sirva enviar al Senado copia del acta de la sesión del consejo de ministros, celebrada en 1905 para proponer al Congreso la autorización del empréstito, que fué retirada por el Ejecutivo después; y también copia del acta que ha debido formular para presentarse solicitando esta nueva autorización, porque cree conveniente que conozca el Senado estos documentos, ya que se está tratando de asunto tan importante. Asimismo solicita su señoría que el oficio se pase sin esperar la aprobación del acta porque de otro modo no llegaría en la estación oportuna.

S. E. atendió ambos pedidos.

ORDEN DEL DIA

Proyecto de resolución legislativa, venido en revisión, por el que se reconoce al sargento mayor don José Ezeta el ascenso á la clase de teniente coronel.—Declarado el aplazamiento, pedido por el H. señor Luna, quedó en debate.

Se dió lectura á los documentos que van en seguida:

Excmo. señor:

José Ezeta, sargento mayor de ejército, ante VE. respetuosamente se presenta y dice: Que habiéndose presentado ante el Supremo

Gobierno, acompañando sus despachos originales de la clase que tenía antes del combate del Dos de Mayo, su diploma de vencedor de él y demás documentos, por el cual consta su asistencia á ese hecho de armas en el vapor de guerra "Tumbes", el ministerio mandó para informe mi solicitud al estado mayor general, quien lo ha evacuado reconociendo mi derecho por estar suficientemente comprobada mi asistencia á ese combate en la condición antes expresado; pero cree que por el tiempo trascurrido no está ya en las facultades del Gobierno concederme el ascenso que por ley de 26 de enero de 1869 me corresponde; pero dejó á salvo mi derecho para solicitarlo del Congreso como única autoridad que pueda deferir á mi solicitud.

En tal virtud: A VE. ocurro, á fin de que pidiendo al Ministerio de Guerra el expediente de que dejó hecha referencia, y en vista de los documentos que comprueban mi derecho se sirva disponer que se me otorgue los despachos de teniente coronel, que conforme á la ley citada me corresponden.

Lima, agosto 14 de 1905.

J. Ezeta.

Señores secretarios de la II. Cámara de Diputados.

El mayor don José Ezeta, combatió en esta clase en dos de mayo de 1866, á bordo del vapor de guerra "Tumbes" según consta de los certificados respectivos; y con arreglo al artículo 13 de la ley de 26 de enero de 1869, que contiene el ascenso íntegro inmediatamente á la clase superior á los vencedores en buque ó batería, tuvo perfecto derecho para ascender á la clase de teniente coronel; pero habiéndole reclamado al Gobierno después de haber trascurrido más de 30 años, se le denegó su solicitud á mérito de la prescripción, primero, y luego porque según el artículo 27 de la ley de ascensos en vigencia, expedida el 22 de noviembre de 1901, han quedado derogadas las leyes y resoluciones que con relación á los ascensos se expidieron anteriormente.

El gobierno, pues, en el límite de sus facultades no ha podido ascender al mayor Ezeta, á la clase de teniente coronel que hoy solicita del Congreso.

Tal es la información que cabe el honor de presentar á la consideración de esa H. Cámara, remitiéndole, además, los antecedentes del caso para que el Poder Legislativo en vista de ellos resuelva en el sentido que juzgue más conveniente.

Con lo expuesto dejo contestado el oficio UU. SS. HH. de fecha 19 del mes de agosto último, sobre el particular.

Dios guarde á UU. SS. HH.

Pedro E. Muñiz.

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

Señor:

El artículo 13 de la ley de premios á los vencedores del "Dos de Mayo", concede un ascenso á la clase inmediata, á los militares que combatieron en los buques ó en las baterías, desde la clase de cadete ó guardiamarina hasta el coronel ó capitán de navío graduado, siempre que no hubiera ascendido después de esa fecha.

El recurrente acredita, con el despacho respectivo, haber obtenido la clase de sargento mayor de infantería, en el diez de mayo de 1865 y con su diploma general la concurrencia á esa batalla. Y, á mayor abundamiento la certificación del contralmirante Montero y del capitán de navío don Juan José Raygada, comandante del vapor nacional de guerra "Tumbes" comprueban su concurrencia al combate en ese buque.

No ha tenido, pues, ascenso alguno desde 1865, y la ley citada lo comprende clara é indiscutiblemente.

En toda la tramitación que se ha seguido, solo se alega la prescripción de ese derecho, y el poder ejecutivo al denegar la solicitud del señor Ezeta, la funda, además, en la denegatoria de las leyes y resoluciones que con relación á los ascensos se hubiera expedido anterior á la promulgación de la ley de la materia.

A primera vista se ve que domina la aplicación de la ley de ascensos para el ejército el más escrupuloso rigorismo, tal vez, si ya exagerado celo, porque sus disposiciones no sufran alteración alguna. Pero, de este celo, á que la ley sufra menoscabo por entregarse al recurrente el despacho á que tiene justísimo título, hay mucha y

muy notable diferencia; porque él no pide que se le conceda un ascenso por su capacidad ú otras causas, ni que se verifique esto con la novísima ley de ascensos. Nó, Excmo. señor, lo que pide, es la entrega del despacho ó título que el sargento mayor Ezeta, necesita para acreditar que su clase militar no es la que se considera en el último escalafón del ejército, sino la superior inmediata.

A ese despacho tiene el más perfecto derecho, porque no es el gobierno actual, como lo fué el que promulgó la ley de premios del "2 de Mayo" el que le confiere el ascenso á teniente coronel, no, fue el Congreso de 1869 el que así lo dispuso en uso de 23a atribución que le acuerda la constitución del estado para conferir premios, como lo hizo con los combatientes en el Callao contra la escuadra española, sin invadir en lo menor las facultades del poder ejecutivo.

El artículo 50. del decreto supremo de 1869 que se expidió fijando reglas para la mejor ejecución de la ley referente á los vencedores del Dos de Mayo y Abtao, da idea más clara al respecto y de fine categóricamente el derecho de reclamar el título ó despacho que acredita el premio que le corresponde.

Leyes como la citada, originadas para satisfacer necesidades reales como las de premiar á los que expusieron su vida luchando contra el enemigo extranjero, no puede, por motivo alguno, ser ineficaces por omisión, de los individuos á que éstas benefician, ellas deben conservarse siempre como testimonio de la gratitud nacional y como estímulo para los servidores de la patria. Los derechos, pues, que ellas otorgan, se derivan de su esencia misma, y no de la solicitud de quienes se presentan á pedir ser considerados entre los beneficiados.

La ley á que nos venimos refiriendo transformó á cada militar concurrente á esa acción de armas en las baterías ó buques de la armada, en otro, de la clase inmediata superior, desde el momento mismo de la promulgación: el ascenso lo otorgó la ley, y él no puede asimilarse al hecho de la expedición del despacho, que solo es supresión gráfica y material.

Si alguien ha sido menoscabado

en sus gozos, es el sargento mayor don José Ezeta, que no ha percibido hasta la fecha la renta que justamente le correspondía.

Vuestra Comisión, ha estudiado este asunto, no con criterio limitado al interés particular de un peticionario, sino con uno más amplio, con el de todos cuantos pudieran encontrarse en igualdad de condiciones, cree un deber suyo, ya que la ocasión se presenta, proponeros, en vez de una resolución especial otra de carácter general que debe tomarse como de verdadera aclaración, y en tal virtud os propone el siguiente proyecto de resolución:

El Congreso, en vista de las dificultades ocurridas con motivo de la solicitud del sargento mayor don José Ezeta;

Ha resuelto:

Decir al Poder Ejecutivo que los ascensos conferidos por leyes especiales, como premio á los militares por su concurrencia á acciones de guerra no prescriben en ningún tiempo; y que, en consecuencia, debe otorgar los despachos que encuentre justificados, declarando á la vez que ello no dá derecho para reclamar devengados por pensiones ó sueldos dejados de percibir.

Comuníquese, etc.

Sala de la Comisión.

Lima, 18 de octubre de 1905.

(Firmado).—**Luís I. Ibarra.**—**Oswaldo Seminario y Arámburu.**—**F. de P. Secada.**—**Angel Ugarte.**

Es copia.

Cámara de Senadores.

Comisión Auxiliar de Guerra.

Señor:

El sargento mayor don José Ezeta, que en tal clase asistió al combate del dos de mayo de 1866, se presentó á la H. Cámara de Diputados, solicitando se le declare comprendido en la ley de 25 de enero de 1869; y, en consecuencia, se le reconozca la clase de teniente coronel por el ascenso á que conforme á esa ley tiene derecho.

La Comisión Principal de Guerra de la H. Cámara de Diputados, emitió luminoso informe sobre este asunto y propuso se dictase una regla general para los casos análogos que ha motivado este expediente; dictamen que ha sido aprobado y venido en revisión al H. Senado.

Vuestra Comisión nada tiene que agregar al referido dictamen aprobado por la H. Cámara Legislativa; y, en consecuencia, cree que debéis servirlos aprobarlo, salvo mejor acuerdo.

Dése cuenta.—Sala de la Comisión.

Lima, 21 de octubre de 1905.

(firmado)—**Augusto Seminario y Váscones.**—**José María de la Puente.**—**E. Llosa.**

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

El señor **Luna.**—No se ha dado lectura al informe del señor Ministro de Guerra.

El señor **Secretario.**—Ya se leyó.

El señor **Luna.**—Excmo. señor: Con motivo de la solicitud presentada al Congreso por el señor José Ezeta, pidiendo se le confiera el grado de teniente coronel, como vencedor del dos de mayo, la Cámara de Diputados ha pasado en revisión al Senado un proyecto de resolución legislativa, por el que se declara que los derechos de los jefes ú oficiales ascendidos, por leyes especiales, por su concurrencia á alguna acción de guerra no prescriben. Yo doy á este asunto, excelentísimo señor, la mayor importancia, por el daño trascendental que pueda causar al país.

Según esa resolución, queda borrado de nuestra legislación militar el principio de prescripción, que consignan las legislaciones administrativas, civiles y militares de todas las naciones, y más aún, quedarían derogadas por esa resolución legislativa disposiciones de carácter general, es decir, leyes generales, y después, y esto es lo más grave, se concede perpetuamente á las personas que resulten favorecidas el derecho de reclamar contra el fisco los goces que adquirieran en virtud de esa ley.

De otro lado, Excmo. señor, la Comisión de Guerra del Senado no ha estudiado este asunto bajo su aspecto general, como se ha estudiado en la Cámara de Diputados, sino bajo su aspecto particular, es decir, con relación únicamente á la solicitud del señor Ezeta.

Como esta cuestión es de grave trascendencia, pido á V.E. que se sirva consultar á la Cámara el aplazamiento que formulo hasta que

dictaminen las comisiones de Legislación y de Guerra, considerando el asunto en su aspecto general. Si el Senado no cree que este asunto debe merecer el estudio detenido de esas comisiones, yo haré uso de la palabra para oponerme á su aprobación.

El señor **Presidente.**—Está en debate la cuestión previa de aplazamiento.

El señor **Solar Amador.**—Como fundamento de mi voto en oposición á la cuestión previa propuesta por el H. señor Luna, voy á hacer simplemente una relación de las vicisitudes porque ha pasado este maltratado proyecto.

Este asunto se discutió en la legislatura anterior y la Cámara acordó, que á pesar de tratarse de una resolución legislativa de carácter general, debía ser discutido en las sesiones destinadas á asuntos particulares, por cuanto el asunto había sido iniciado por el sargento mayor don José Ezeta. Esta mañana, al discutirse este proyecto en la sesión de asuntos particulares el H. señor Luna se opuso á que la Cámara se ocupara de él y pidió que se tratara en las sesiones públicas, en las que nos ocupamos de asuntos de interés general y para obtener su señoría el acuerdo de la Cámara en este sentido, declaró q' si se trataba el asunto como particular, estaría en contra; pero que si él pasaba á sesión pública, votaría á favor del proyecto; y su señoría para justificar su voto aprobatorio del proyecto, declaró que aceptaba el principio establecido en la resolución legislativa venida en revisión de la Cámara de Diputados, en virtud del cual, los derechos que adquieren los militares que obtienen un ascenso como premio por haber asistido á batallas ó acciones de guerra son derechos imprescriptibles. Su señoría aceptó el principio, y como era natural tenía que aceptar la consecuencia y reconocer que el señor Ezeta tiene derecho al ascenso que le confirieron una ley especial.

Es, pues, sorprendente que después de las declaraciones hechas por el señor Luna en la sesión privada, promueva ahora la cuestión previa, dando al asunto una trascendencia que no tiene, que importa, en buena cuenta, la muerte del proyecto.

No hay nada de lo que su señoría dice en cuanto á derogatoria de leyes, la Cámara no tiene por qué alarmarse puesto que se trata de una resolución legislativa que no modifica ley general ninguna y que solo tiende á respetar derechos fundados en leyes especiales anteriores.

El H. señor Luna ha hablado de que esta resolución es contraria á la ley de ascensos. Esto no es cierto. Excmo. señor, porque esa novísima ley surte sus efectos desde la fecha de su promulgación, y esta resolución legislativa va á reconocer derechos adquiridos, con prelación á esa ley de ascensos de carácter general; de manera, que aplicar la ley de ascensos de carácter general cuando se trata de derechos adquiridos muchos años há por leyes especiales, sería darle á esta ley efecto retroactivo.

No hay motivo de alarma ni razón alguna para que la H. Cámara cambie el espíritu de que estaba animada cuando resolvió esta mañana que el asunto se viera en sesión pública.

Todo lo que hay á este respecto es el espíritu exagerado de justificación del H. señor Luna, á quien yo aplaudo cuando lo veo en ese camino, y lo acompaño con mi voto cuando tiene razón; pero por desgracia en este caso, su señoría ha exagerado demasiado el propósito que le anima de evitar que se grave el presupuesto de la República. No hay más que esto; así es que espero que no dejándose impresionar la Cámara por las razones aducidas por el señor Luna, desechará la cuestión previa de aplazamiento y prestará su sanción al proyecto venido en revisión de la Cámara Colegisladora.

El señor Luna.—Voy á limitarme á hacer una rectificación, dejando para después que se resolviera la cuestión previa el contestar las razones aducidas por el H. señor Solar.

Su señoría ha dicho que yo había inclinado el ánimo de la Cámara para que este asunto se viera en sesión pública, al declarar que yo aceptaba el principio de que eran imprescindibles los derechos que tenían adquiridos los jefes y oficiales cuando se les concedía ascensos por leyes especiales. Siento muchísimo que mi estimado amigo el

H. señor Solar haya comprendido mal mis palabras.

La Cámara resolvió que este asunto se viera en sesión pública, no en virtud de esa razón, sino porque se trataba de una resolución legislativa de carácter general y porque las sesiones secretas están solo reservadas á asuntos particulares; esa fué la razón que determinó al Senado para no seguir ocupándose de este asunto en sesión secreta.

Por otra parte, declaro que mi objeto no es lastimar los derechos del señor Ezeta, porque con esta ley no se favorece únicamente al señor Ezeta, sino que, favoreciendo á dicho señor, se dañan inmensamente los derechos fiscales; de manera que yo considero el asunto bajo el punto de vista general y no desde el punto de vista de carácter personal, como lo vé el señor Solar.

Mi pedido de aplazamiento es pues solo para que dictaminen las comisiones de Legislación y de Guerra; pero, no considerando como asunto principal la solicitud del señor Ezeta, sino la resolución legislativa que ha venido en revisión de la Cámara de Diputados; y para que la H. Cámara se fije mejor en la resolución que se va á adoptar, desearía que el señor Secretario diera nuevamente lectura á ese proyecto.

El señor Secretario (leyó)

—Votado el aplazamiento, resultó desechado.

El señor Luna.—Pido se rectifique la votación, porque aunque seamos pocos se sepa quiénes opinamos en este sentido.

—Rectificada la votación, resultó desechado el aplazamiento por 24 votos contra 16.

El señor Luna.—Pido se dé lectura á las leyes expedidas por el Congreso otorgando ascensos á los vencedores del Dos de mayo, Abtao, Tarapacá, San Pablo y á todas aquellas que por esta resolución van á ser derogadas.

El señor Presidente.—Mañana se dará lectura á esos documentos, suspendiéndose el debate de este asunto, por encontrarse en la antecámara los señores Ministros de Hacienda y de Fomento.

Continúa el debate del proyecto del Ejecutivo sobre autorización para contratar un empréstito de 3.000,000 Lp., destinado á la construcción de ferrocarriles.

—Ingresaron al salón los señores Ministros de Hacienda y de Fomento.

El señor **Presidente**.—Estando presentes los señores Ministros de Hacienda y de Fomento, continúa el debate del proyecto del Ejecutivo sobre autorización para el empréstito de 3.000,000 de Lp. destinado á la construcción de ferrocarriles. El H. señor Riva Agüero que quedó con la palabra, puede hacer uso de ella.

El señor **Riva Agüero**.—Excmo señor: Me corresponde hoy ocuparme del objeto del empréstito. El objeto del empréstito es la construcción de ferrocarriles, y á ese respecto se sostiene, no solamente que los ferrocarriles son inversión ventajosa para el dinero que se obtenga por ese medio, sino que no pueden construirse con los sobrantes del presupuesto.

Lo grave que hay en este asunto es esta segunda afirmación; es que no se trata simplemente de construir hoy algunos ferrocarriles por medio de un empréstito exterior; se trata de un plan general de administración, de un sistema general de construcción de ferrocarriles, mediante la contratación de empréstitos en el exterior, y que se trata de esto lo revela la tesis que, con carácter general, se sostiene; se ha afirmado, en todos los tonos, en la Cámara de Diputados, cuando se ha insinuado la posibilidad y conveniencia de construir ferrocarriles con las sumas que anualmente vote el presupuesto, que esto es imposible, que no se puede construirlos sino por empréstitos exteriores.

Que se trata de un plan general á este respecto, lo revela también el hecho indiscutible de que ningún objeto de verdadero interés nacional, que pudiera justificar sacrificios extraordinarios, se persigue ni va á obtenerse con la construcción de unos cuantos retazos de ferrocarril. En materia de ferrocarriles, se sostiene hoy, pues, un plan de administración que consiste en construir las nuevas líneas por medio de em-

préstitos contraídos fuera íntegramente, con fondos fiscales, y aunque yo combato la operación financiera que se proyecta por la operación misma, debo declarar que la combato principalmente por el plan de administración que ella inicia, plan que yo rechazo.

Los ferrocarriles son, evidentemente, un poderoso elemento para el desarrollo material del país; eso nadie lo niega, ni podía negarlo; el del Oriente responde á un alto interés nacional, á altísimas consideraciones de política interior y exterior; es, por otra parte, una aspiración del país entero; tiene, pues, importancia excepcional. Pero es necesario, al ocuparse de los ferrocarriles, darles su exacta importancia, sin exagerarla; estudiar bien cuáles son las otras exigencias del país en orden á su desarrollo material y compulsar la situación fiscal y la medida del crédito del estado.

Los ferrocarriles son, indiscutiblemente, poderosos elementos para el desarrollo material de un país, pero no en la medida que se supone, pues si fomentan y estimulan los cambios y la producción, no pueden crear súbitamente un progreso que no existe: solamente pueden contribuir á él con el trascurso de los años, y lo que es entre nosotros, esto está demostrando que con el trascurso de muchos años. Felizmente, esta es materia bien conocida para el país, porque tenemos la experiencia de treinta años, y podemos apreciar hoy cuáles son los resultados y beneficios que nos han dado los ferrocarriles ya construídos.

No niego, excelentísimo señor, los beneficios que esos ferrocarriles han producido al país; pero es evidente que ellos no han correspondido á las esperanzas que se cifraron al construirlos y, sobre todo, no han correspondido á los grandes sacrificios que ha hecho para tenerlos. Esto es indiscutible, basta fijarse en lo que hoy sucede: las localidades atravesadas por nuestros actuales ferrocarriles no han alcanzado sino el desarrollo natural al largo período transcurrido; ni una sola población se ha formado en las inmediaciones de las líneas férreas: la inmigración no ha afluído, los capitales y la producción no han aumentado en la escala que se supo-

nía y ni siquiera la cultura de los pueblos ha alcanzado los adelantos que se esperaban. Esto es indiscutible, sin que por eso yo niegue que en cierta proporción han producido sus beneficios. Sírvanos, pues, esta experiencia para no fincar exageradas ilusiones sobre los beneficios que han de producirnos los futuros ferrocarriles.

Yo comprendo, Excmo. señor, que en países jóvenes y vírgenes como el nuestro los ferrocarriles no deben tomarse solamente como efectos del desarrollo material, sino también como medio de fomento, lo acepto; pero creo q' esto último no pueda realizarse sino en escala muy reducida, y esto por dos consideraciones.

Porque es necesario tener en cuenta que los ferrocarriles en el Perú son costosísimos por la topografía del territorio; la construcción de ferrocarriles en este país ofrece dificultades que no se presentan en otras partes. Yo creo que es una ilusión creer que este país podría tener vías férreas tan extensas como las que tienen los grandes países europeos, donde los ferrocarriles cuestan la mitad que aquí, porque el territorio no ofrece las dificultades que el nuestro. De modo que en el Perú no deben juiciosamente construirse ferrocarriles sino cuando no puedan ser fácilmente suplidos por buenos caminos de herradura; mucho más si se tiene en cuenta que este es un país de limitados recursos y no solamente hay necesidad de proceder con mucha medida en la construcción de los ferrocarriles con el simple objeto de provocar el desarrollo, ó como medida de fomentar el país, por la razón que he indicado; sino porque es un hecho que los ferrocarriles en el Perú durante los primeros años, casi nada rinden, apenas si rinden lo necesario para su sostenimiento, y cuando principian á rendir, rinden un interés sumamente reducido. Acumular, pues, ferrocarriles en estas condiciones, en un país de escasos recursos es imponerle al tesoro un peso que no puede soportar.

Por otra parte, ya he manifestado ayer y que no quiero volver sobre el punto, que no debe echarse en el olvido que no obstante la importancia de los ferrocarriles no son ellas las únicas exigencias del país,

para su desarrollo material; hay otras exigencias, como lo indiqué ayer, tan importantes, ó quizá más importantes, que los ferrocarriles. De suerte que no se puede aceptar que se hagan sacrificios extraordinarios y que se agote el crédito exterior en construir solamente ferrocarriles, cuando hay otras exigencias que atender.

Entrándose á construir de nuevo ferrocarriles en el Perú, es indispensable, Excmo. señor, que no se incurra nuevamente en el error en que se incurrió hace treinta años, que tan caro nos ha costado, de emprender estas obras sin un plan general, perfectamente estudiado y resuelto de antemano.

En materia de ferrocarriles, por la falta de esos estudios previos, se ha incurrido, Excmo. señor, en los mayores despropósitos, se han construido líneas que no debieron haberse construido, se les ha llevado por donde no han debido ir; en general, se han cometido faltas que después han resultado irreparables. No es posible, Excmo. señor, que por segunda vez caigamos en los mismos errores.

Yo creo, Excmo. señor, que si los poderes públicos resuelven, lo que yo anlaudo, emprender de nuevo la construcción de ferrocarriles en el Perú, es necesario que previamente se resuelvan cuatro puntos fundamentales:

1o. Qué líneas deben construirse, y qué ferrocarriles;

2o. En qué orden;

3o. Por qué sistema de construcción. Me refiero principalmente al ancho de la vía;

4o. Por qué procedimiento financiero, es decir, si integramente con fondos fiscales, ó sólo de un modo parcial, por el sistema de garantía de intereses ó subvenciones fijas.

Todo esto tiene que resolverse, y si es posible provocar discusión pública en lo técnico, á fin de saber á dónde vamos y lo q' vamos á hacer, antes de emprender las obras; y no proceder como se procedió antes, de emprender sin saber á dónde se iba á ir.

En cuanto al primer punto hay necesidad de estudiar, y de estudiar muy maduramente, si lo q' más conviene, lo q' más urge es construir un ferrocarril longitudinal, sea en la

costa ó sea al pie de la cordillera, ó ferrocarriles de penetración, que comuniquen con el mar las diversas zonas del territorio de la República.

Este estudio es tanto más necesario, cuanto que no debe olvidarse el proyecto, que será un hecho, del ferrocarril panamericano, proyecto que obligará al país, que no puede rehusarlo, á construir determinadas líneas, de suerte que sería muy conveniente ver si desde ahora podemos ir avanzando algo en ese terreno.

Una vez resuelto este punto, que tiene que estudiarse muy despacio, supuesto que todo no puede hacerse á la vez, porque los recursos no lo permiten, hay que estudiar en qué orden se construyen las líneas, según la urgencia de cada una, ó por qué sección se comienza, si se trata de un ferrocarril longitudinal.

En cuanto al tercer punto, como se comprende, no teniendo yo conocimientos técnicos, no puedo dar opinión, no puedo opinar si en el Perú conviene adoptar la vía ancha ó la vía angosta. Sobre este punto no puedo resolver sino el que es técnico; pero yo lo único que sostengo es la necesidad de que estas materias se dilucidan previamente que se estudien con la calma y madurez con que es necesario estudiar los grandes asuntos de la administración.

Y lo único que yo puedo de mi parte afirmar es que, dadas las condiciones de este país y sus escasos recursos, lo práctico es construir los ferrocarriles más económicos posibles. El Perú lo que necesita, en materia de ferrocarriles, es tener realmente la vía de comunicación; pero sus recursos no le permiten meterse á construir ferrocarriles de lujo. Ese ferrocarril de la Oroya, por ejemplo, de que tanto nos jactamos y que lo mostramos á todo el mundo, será evidentemente soberbio, una obra de arte maravillosa; pero la verdad de las cosas es que si se aprecian las condiciones económicas del país que lo ha construido se tiene que deducir que fué una locura, porque ese ferrocarril se ha podido llevar por otras regiones, por donde no costara lo que ha costado. Este ferrocarril ha costado cerca de cuarenta millones de soles, le presentamos á todo extranjero que viene como una alhaja; pero para tener alhaja es necesario tener antes vesti-

do; ese ferrocarril de lujo, costosísimo, no solamente ha costado un ojo de la cara el construirlo, sino cuesta enormemente conservarlo; ferrocarriles de esa clase no puede tener este país, lo que necesitamos tener es ferrocarriles económicos.

Ultimamente, en cuanto la última punto, es decir el sistema financiero para la construcción de los ferrocarriles en este país, yo sostengo, Excmo. señor, que salvo casos excepcionales de un gran interés nacional, el Perú no debe construir ferrocarriles íntegramente con fondos fiscales porque sus recursos no se lo permiten, sino por empresas particulares; es decir, no se debe construir ferrocarriles por ese medio sino después de haber agotado todos los pasos necesarios para conseguir que se construya por empresas particulares, sea por el sistema de garantía del interés ó por el quizá preferible de la subvención fija ó prima de construcción aunque se llegue á reconocer la propiedad perpetua de las líneas. Que esto último es posible, aún lo demuestra lo que está pasando hoy mismo. Se va á construir, Excmo. señor, ya es un hecho, por empresa particular, el ferrocarril á Recuay, uno de los más importantes del país, sin empréstito; se va á construir esa línea; está anunciada y parece un hecho la construcción del ferrocarril de Lima á Huacho, hasta se habla nuevamente del ferrocarril de Pisco; últimamente, yo creo que aún respecto de este ferrocarril al Ucayali, si no nos apresuramos tanto, es muy posible que por lo menos una sección considerable de él pudiera ser construida por la compañía del Cerro de Pasco; esa compañía. Excelente señor, va á necesitar una cantidad enorme de madera para la explotación de las minas en la vasta escala en que va á somerla y por eso es muy posible que entre en sus intereses construir una gran sección de ese ferrocarril, con el objeto de aprovechar la madera de la montaña. Es, pues, un hecho hoy mismo, que sin necesidad de empréstito se puede conseguir la construcción de ferrocarriles en este país por empresas particulares, por las medidas que he señalado.

La construcción de ferrocarriles por ese sistema ofrece dos ventajas inapreciables: es la primera que, salvo casos excepcionales, es un axioma, en materia de administra-

ción, la conveniencia de abandonar á empresas particulares la construcción de las obras públicas, y que este sistema es preferible al de construirlas por cuenta del Estado. Si nos metemos, Excmo. señor, en este país á construir ferrocarriles directamente por el Estado y con sus fondos, es indiscutible que los ferrocarriles nos costarán el doble y después de contruidos no rendirán nada, y, probablemente, no servirán para nada, quizá sirvan únicamente para tener algo más que distribuir, porque esta es la manera como aquí se entiende la administración y se ha entendido toda la vida.

Si se quiere apreciar bien lo que es la administración de ferrocarriles directamente por el Estado, basta fijarse, Excmo. señor, en lo que está pasando hoy mismo en Chile. La administración de los ferrocarriles por el gobierno de ese país es un verdadero escándalo, hoy, casualmente, en estos momentos, no se ocupa de otra cosa su prensa sino de hablar de los ferrocarriles en manos del gobierno. ¿Qué sucedería entre nosotros si pretendiésemos construir ferrocarriles para que sean administrados por el Gobierno? Sería una administración ruinosa, ó si no habría que hacer lo que se ha principiado á hacer, á arrendarlos en una forma que realmente no presta utilidad alguna al Estado; ya me ocuparé del arrendamiento que acaba de hacerse de la línea de Siacuaní á Checacupe.

La construcción de ferrocarriles por empresa particular, mediante el sistema de garantía, de interés ó de subvención, tiene, además, esta enorme ventaja: que naturalmente con la misma suma q' invertida en subvenciones ó primas anuales, puede el país asegurar la construcción de una red ferroviaria, doble ó triple, de la que él pudiera construir directamente, y ese es el verdadero interés del país, no tener ferrocarriles de propiedad fiscal pero que hayan ferrocarriles.

Si no por este medio se pudiera conseguir la construcción de ferrocarriles en el Perú, yo no me opongo á que se construyan con los fondos del tesoro pero sostengo sí que entonces tiene que hacerse con los sobrantes del presupuesto. Lentamente, á medida que los recursos permitan, y con las partidas que el Congreso vote para este objeto.

Yo rechazo, Excmo. señor con la

más profunda convicción, como lo dije desde el primer día, el plan de administración que consiste en construir ferrocarriles en el Perú otra vez con dinero tomado en el extranjero, y como lo insinué, reputo ese plan como el principio ó el camino de una nueva bancarrota para este país. La razón que tengo para pensar así es concluyente: en un país de escasos recursos, como el nuestro, dada su situación económica, es inaceptable tomar dinero ajeno, todavía en plaza extranjera, y con la obligación de hacer el servicio fuera con todos los peligros que, según ayer manifesté, eso envuelve, tomar dinero, digo, por lo menos, exige un 7 por ciento de servicio anual para invertirlo en ferrocarriles que durante los primeros años nada producen libre y que cuando comienzan á producir no rinden arriba de 1 ó 2 por ciento al año, sobre su costo.

El asunto, Excmo. señor, felizmente para el país, es perfectamente conocido, y lo que hay que admirar es que, á pesar de la experiencia y de los desastrosos resultados obtenidos, hoy entra el Perú por el mismo camino. Los empréstitos exteriores para ferrocarriles en el Perú están fallados por la experiencia, y si se quiere saber lo q' ellos significan, y los resultados q' han de producir no hay más que volver la cara atrás, y ver los resultados que han dado los ferrocarriles que hoy poseemos: todos han sido contruidos por este sistema fatal, que fué un gran error, pero error disculpable, cuando el país estaba respaldado por recursos naturales que lo mantenían en seguridad de poder cumplir sus compromisos, pero que es inaceptable en la situación actual.

Si se quieren apreciar los resultados financieros de ese sistema, no hay más que tener en cuenta cuál fué el costo de los ferrocarriles que hoy tenemos contruidos y cuáles han sido sus productos netos. Yo voy á mostrar la cuenta.

Según datos que he tomado en el Ministerio de Fomento, todos los ferrocarriles que hoy usufructúa la Peruvian, costaron al Estado 161 millones 265 mil 402 soles; esa suma, calculada no al cambio verdadero de esa época sino sólo al de 36 peniques por sol, representa en números redondos 24 millones de libras. Estos son datos oficiales y son exactos porque se ha de recordar que la

deuda externa del Perú llegó á la cifra de 36 millones de libras, es cierto que no toda ella estaba representada por ferrocarriles, pero sí en su mayor parte. Pues bien, Excmo. señor, hay que ver cuánto han producido estos 24 millones de libras, fuera de los gastos de conservación. De esta manera es como deben discutirse esta clase de asuntos. Estos ferrocarriles han tenido por mucho tiempo rendimientos verdaderamente ridículos, su rendimiento de verdadera significación no procede sino de diez años acá, y han sido los siguientes:

En 1895.	S. 954.443
En 1896.	1.034.823
En 1897.	899.162
En 1902.	1.777.483
En 1903.	2.023.305
Y en 1904.	2.193.366

De manera, Excmo. señor, que al producto libre de todos esos ferrocarriles en 1904, último año de que hay datos ya precisos, no ha ascendido sino á £ 219.336, que sobre un capital de 24 millones no representa sino un poco más del 3 cuartos por ciento al año; de manera, pues, Excmo. señor, que está probado que después de 30 años los ferrocarriles en el Perú no producen ni el uno por ciento al año, sobre su precio de costo.

Yo se lo que se me va á decir: se va á decir que entonces se derrochó el dinero, que estos ferrocarriles costaron mucho más de lo que debieron costar; se me va á decir, también, que la construcción de los ferrocarriles se ha abaratado mucho en los últimos años; los dos hechos son exactos, yo no discuto sino de esta manera; son perfectamente ciertos, y acepto, por consiguiente, toda la rebaja que se quiera hacer de la cifra que he citado, acepto hasta la mitad, me parece que es rebajar; quiero suponer que esos ferrocarriles no costaran sino 12 millones de libras, sus rendimientos no llegaría nunca ni al 2 por ciento anual sobre el precio de construcción, y téngase presente que ese producto es porque los ferrocarriles están en manos de una empresa particular. ¿Qué producirían, Excmo. señor, si estuvieran administrados por el Gobierno?

Para poder calcular lo que es construir ferrocarriles por este procedimiento financiero, basta verse en este espejo, y preguntar cuál sería la situación del Perú si hoy tuviese

la responsabilidad de los 24 millones de libras que gastó en esos ferrocarriles; esos 24 millones de libras calculados solamente al mismo 7 por ciento que hoy se proyecta, representaría para el país un servicio anual de un millón 680 mil libras, que vendrían á absorber las dos terceras partes de los ingresos totales del país, y como los ferrocarriles no rinden libre sino algo más de dos millones de soles, resultaría que hoy tendría el Perú un déficit de 14 millones de soles por causa de ellos.

Yo pregunto, Excmo. señor: ¿Ante estos hechos, que son evidentes, y siendo evidente que los ferrocarriles al principio son improductivos y que cuando comienzan á producir producen tan poco, es posible que volvamos á un sistema de construcción que ha dado un resultado tan desastroso? Yo no lo puedo aceptar, Excmo. señor.

Pero se me va á decir: los ferrocarriles en el país no deben mirarse con criterio puramente mercantil, sino teniendo en cuenta los resultados de otro orden, que producen: yo acepto el principio, pero no se puede prescindir en lo absoluto de ese criterio mercantil, y no se le puede echar en olvido de una manera completa, sin exponerse á ir á la ruina.

Yo acepto que tratándose de los sobrantes de las rentas, se les dé una aplicación de uno ó dos por ciento al año, como es la que los ferrocarriles representan. Perfectamente, teniendo en cuenta tan sólo los resultados y beneficios que en otro orden pueden producir; pero yo no acepto, ni puedo aceptar, que en un país, en las condiciones del Perú, se tome dinero ajeno para darle esa inversión; no puedo aceptar que se le tome al 7 por ciento para colocarlo al 1 ó 2 por ciento, porque eso no lo puede hacer nadie. Pasa con los estados lo mismo que pasa con los individuos; el hombre que tiene una gran fortuna, puede naturalmente invertir el sobrante de sus rentas en colocaciones de uno ó dos por ciento, es claro, con tal de realizar ciertos fines ó conseguir mayor seguridad. ¿Pero es posible, Excmo. señor, que el que no esté en ese caso, tome al 7 por ciento para colocarlo al uno ó dos por ciento? Iría á su ruina evidentemente.

Que ese uno ó dos por ciento de que he hablado es realmente, en el

Perú, el producto libre de los capitales que se invierten en ferrocarriles, está probado por los mismos contratos con garantía. ¿Qué es lo que se garantiza? Lo que se garantiza es un interés de cinco ó seis por ciento sobre el capital. ¿Por qué se garantiza? Precisamente, porque es un hecho indiscutible que el capital, por lo menos durante muchos años, no produce ese interés. Si lo produjera, no habría lugar á esa garantía, nadie la exigiría, y no constituiría aliciente para nadie.

Es, pues, un hecho probado que los ferrocarriles, en las condiciones actuales de este país, no producen sino eso; y es muy natural, porque porque por lo mismo q' ya he dicho, como los ferrocarriles no se construyen, á lo menos en su mayor parte, como resultado de un progreso ya adquirido, sino como medio de fomentarlo, es claro que durante muchísimos años, mientras ese efecto no se ha producido, tienen, naturalmente, que rendir sumas insignificantes sobre su costo de construcción.

Que ese interés de uno ó dos por ciento sobre el capital, es el verdadero rendimiento de los ferrocarriles aquí, lo tiene confesado el mismo gobierno, y en acto muy reciente. Acaba el gobierno de arrendar á la Peruvian la sección de Siemani á Checacupe, en el ferrocarril de Siemani al Cuzco. ¿Y cuál es ese arrendamiento que el señor Ministro de Hacienda ha elogiado aquí el otro día? Ese arrendamiento es éste: el Gobierno, como se sabe, ha construido, con fondos fiscales, esa sección de línea, y la arrienda,—está probado por decreto último—á la Peruvian. Simplemente por lo siguiente: el diez por ciento de los productos brutos durante el primer año y el veinte de los mismos productos el segundo año.

Ese diez por ciento de los productos brutos, es el uno por ciento sobre el capital, y ese 20 por ciento es el dos por ciento, porque estimando que el ferrocarril le prodajese un 4 por ciento libre, y estimando que los productos netos sean el 49 por ciento de los productos brutos, ese 10 por ciento sobre estos productos es uno por ciento sobre el capital, y ese 20 por ciento es de 2 por ciento. Hablando en números, un ferrocarril que ha costado un millón de

soles no puede producir como interés más de S. 40,000 al año, los que representan un producto bruto de S. 100,000. Diez por ciento de éstos S. 100,000, son S. 10,000, ó lo que es lo mismo, uno por ciento sobre el capital de un millón, y 20 por ciento es dos por ciento. ¿Es posible construir ferrocarriles con dinero que cuesta 7 por ciento anual, para concluir por arrendarlos por 1 y por 2 por ciento.

No obstante mi oposición á que se construya ferrocarriles con empréstitos exteriores, admitiría uno exclusivamente destinado, como ya lo he dicho, al ferrocarril al Oriente, en vista de la importancia de ejecutarlo con rapidez. Pero desgraciadamente, y por más que se diga en contrario, es del todo prematuro ocuparse en la actualidad de contratar empréstito para ese ferrocarril, desde que es incuestionable que no está todavía debidamente estudiado.

Este es un hecho que en la discusión ha quedado completamente comprobado y sobre el cual, por lo mismo, apenas si necesito ya decir algo. Se recordará que desde hace meses venía sosteniendo el Gobierno que los estudios estaban hechos, apoyándose entonces en los señores Delgado y Viñas, respecto de los cuales se confiesa ya que no abarcaron sino una pequeña sección. Vino, al mismo tiempo, la declaración del Ministro señor Balta, en su nota á la Cámara de Diputados, en que confesó que el ferrocarril al Oriente no estaba estudiado. Corroborando esta afirmación se nombraron después las comisiones que debían hacer ese estudio, las cuales no han regresado todavía ni dado cuenta de su cometido.

Después de extenderse el honorable señor Riva Agüero sobre este tema, manifiesta la falta de estudios que hay para la ejecución del ferrocarril al Oriente, hecho que no puede contradecirse, después de que el mismo Gobierno, por órgano de su Ministro de Fomento, en su memorable nota dirigida á la Cámara de Diputados, declaró, como no podía dejar de hacerlo, que no habían estudios. Ahora el caballo de batalla son los estudios del señor Cipriani; pero ya se ha demostrado que este mismo señor declara que no ha hecho sino un simple reconocimiento;

pero hay más: el estudio del ferrocarril al Oriente, no es sólo el estudio de la vía del centro; para que ese estudio sea completo, es necesario estudiar otras rutas, para poder establecer la comparación. ¿Acaso es todo construir el ferrocarril al Oriente? ¿No se comprende que ese ferrocarril puede resultar un elefante blanco? ¿Se sabe, acaso cuánto costará su conservación?

Por lo menos, Excmo. señor, habrá forzosamente que estudiar la vía del norte y sobre este punto ya disertó largamente el honorable señor Reinoso, en un lucido discurso; pero yo á mi vez voy á indicar algunas ventajas.

En efecto, el señor Riva Agüero cita varias ventajas del ferrocarril de Paita á Puerto Limón y continúa: ya he indicado antes que á pesar de que se ha dicho que la ley ha dado la preferencia á la vía del centro, eso queda completamente desvirtuado, porque así no se ejecutan las leyes recionalmente; no quiero volver sobre este punto; pero es de sentido común que no debemos precipitarnos sino proceder con mucha calma. El Gobierno actual se puede llenar de gloria si llega al fin de su período dejando esos estudios completamente concluidos y si es posible iniciada ya su realización. ¿Por qué esta precipitación? ¿Por qué querer ejecutar esta obra cuando todavía no está conocida?

Se sostiene que la ruta de Paita al Marañón podría desviar la corriente comercial hacia el Pacífico; esto parece utópico, si se tiene en cuenta que la vía de tierra nunca puede competir con la de agua, pero sí hay que tener en cuenta que la distancia de Iquitos al Atlántico es de seis mil kilómetros, de manera que eso permitirá que una parte del comercio tome vía del Pacífico.

Hay aún más, en esta cuestión del ferrocarril al Oriente; nosotros no debemos sólo fijarnos en el Brasil, el Brasil es muy poderoso y con ferrocarril ó sin él nunca podremos luchar con él, pero tenemos en cambio al Ecuador.

El ferrocarril de Ambato al Curaray parece un hecho; ese ferrocarril está decretado y estudiado, se han hecho los presupuestos y hay resolución más firme de llevarlo adelan-

te; ese ferrocarril absorberá todo el comercio del norte del Amazonas, llevándolo á Quito y Guayaquil, por que Ambato está en la línea del ferrocarril entre Guayaquil y Quito y en el ramal que se proponen hacer hacia el Curaray, no tiene sino 180 kilómetros de ferrocarril, de modo que ese ferrocarril será un hecho. Pregunto yo: ¿Puede neutralizarse la influencia de esa línea con el ferrocarril por la vía de la Oroya, ó sólo puede neutralizarse por la vía del norte? Es indiscutible, Excmo. señor, que si nosotros construimos esa línea por el centro en cuanto el Ecuador construya la suya por el Curaray, nos veremos en la necesidad de construir otra por el norte, y como estas construcciones no se pueden hacer todos los días en un país pobre como éste todo aconseja que antes de emprender la obra nos detengamos á estudiar por dónde nos conviene ir.

Hay aún más: en la construcción de esta vía por el centro, el Gobierno no ha tenido en cuenta, como ya he dicho, que ésta será una vía cautiva, porque va á ser dependiente del ferrocarril de la Oroya. Es necesario tener presente cuál es la situación de esa línea; esa línea no puede hoy mismo darse abasto para las necesidades del tráfico; con los ramales á Huancayo y Cerro de Paseo, está que no puede más y no sé cómo podrá atender á las necesidades del tráfico; si ahora vamos todavía á prolongarla hacia el Oriente, llegará un momento en que no pueda darse abasto.

Es preciso tener en cuenta que la línea de la Oroya por sus condiciones especiales no se presta á un gran tráfico porque es una verdadera obra de arte difícilísima; allí se ha luchado mucho contra la naturaleza, es una línea que tiene pendientes hasta el cuatro por ciento, en que los trenes de subida no puede llevar más de 50 toneladas de carga. Hoy mismo las empresas mineras que tienen que servirse de esta línea, no pueden ser atendidas debidamente: tiene sus cargas tiradas sin poderlas conducir. ¿Qué sucedería el día que sobre los ramales ya construidos, tengamos un ramal más? Y luego lanzarse á construir esa línea, sin un arreglo previo, sobre tarifas, sabiendo que esa línea tiene tarifas

elevadísimas, sabiendo q' es una empresa que es enemiga del país, que nos hace guerra á muerte, una compañía con la cual es difícil entenderse.

Lo que digo de estas líneas lo digo de las otras prolongaciones, porque el Gobierno sólo está haciendo ramales que en buena cuenta no son sino prolongaciones de ferrocarriles ajenos, de la Peruvian, y esto se puede hacer sin un arreglo previo con esa compañía, que signifique una compensación por parte de ella, á los beneficios que recibe? Porque desde que se le está beneficiando, es natural que se le pida alguna compensación á esos beneficios; pero absolutamente nada se ha hecho, excelentísimo señor, en ese sentido.

Esto por lo que respecta al ferrocarril al Oriente. Respecto de todos los demás ferrocarriles que se trata de construir ahora y los que se puedan construir en el porvenir, sostengo mi tesis, de que no se deben construir sino por empresa particular, mediante el sistema de garantías ó primas de construcción, y que en último caso, después de agotarse por completo toda diligencia tendente á conseguir la construcción por ese medio, lo que ahora ni se ha intentado hacer; entonces se podría llegar, en último caso, á construir los ferrocarriles directamente, íntegramente con fondos fiscales. Pero sostengo, Excmo. señor, que eso no se debe hacer sino con partidas del presupuesto, haciendo esos ferrocarriles lentamente, á medida que lo permita la situación del país.

A este respecto se ha sostenido por los que defienden el empréstito, pero no se ha probado, que este sistema de construir ferrocarriles con los recursos propios del Estado, es imposible. Se dice: nó, en esta forma no podemos hacer ferrocarriles. ¿Por qué? Yo no sé por qué nó, nadie ha dado la razón. "No se puede", es todo lo que se ha dicho. ¿Será porque los recursos fiscales no permiten separar anualmente dos millones ó dos millones y medio de soles para aplicarlos á construir ferrocarriles? No, Excmo. señor, eso no se puede sostener, porque, como decía ayer, ese argumento en boca de los que defienden el empréstito, se vuelve contra ellos.

Pues, es claro, si no se puede separar de las rentas generales dos y medio millones, para aplicarlos á ferrocarriles, tampoco se puede hacer un servicio de un empréstito de treinta millones de soles, que exige una suma equivalente; el caso es el mismo. Pero si se puede, Excmo. señor, ¿cómo no se ha de poder! ¿Es posible, en este país, teniendo, como tenemos, esos veintiseis millones, que no se pueda separar dos ó dos y medio millones al año, para aplicarlos á construir ferrocarriles? Esto es perfectamente realizable; yo no sé qué inconveniente pueda haber para esto. Yo digo, si no hay para esto, tampoco puede haber para el empréstito, porque no se podrá hacer su servicio.

Sin empréstito, con sólo los recursos naturales del país, yo sostengo, Excmo. Sr., que si bien no se podrá hacer todo á la vez, naturalmente, se podrá ir construyendo poco á poco, no pedazos de ferrocarriles, sino primero uno, después el siguiente; pero lo cierto es, Excmo. señor, que se puede perfectamente separar dos ó dos y medio millones de soles al año para dedicarlos á la construcción de ferrocarriles.

De esa manera, calculando el precio máximo de tres mil libras por kilómetro, podremos hacer unos 82 ú 83 kilómetros por año, de una manera sistemática, con un plan general seguido de una manera constante. ¿Qué más puede pretender este país que aumentar anualmente en unos 80, y quizás hasta más de cien kilómetros si se adoptara la vía angosta, la extensión de su red de ferrocarriles, lo que en diez años de labor continua le permitiría tener mil kilómetros más de línea férrea sobre los que hoy tiene? Me parece que no debe pretenderse más. Y yo no solamente sostengo que no debe pretenderse más; yo sostengo que no podría hacer más, aunque quisiera, porque esta es la verdad de las cosas; ¿con qué elementos de trabajo, con qué gente se piensa construir en tres años de tiempo más de mil kilómetros de ferrocarril? Esto es materialmente imposible; es necesario no conocer el país para pensar de otra manera. Los fondos provenientes del empréstito quedarían, pues, depositados, devengando inte-

reses; pero no sé que se puede hacer todos los ferrocarriles que se intenta construir en los tres años en que se va á recibir el dinero; es una ilusión, Excmo. señor.

Yo sé que se me dirá: pero el sistema de construcción lenta no es práctico en este país, porque en buena cuenta el dinero que vote el Congreso anualmente para construir las líneas no se invertirá en ese objeto, se distraerá. Pero eso tiene, Excmo. señor, su remedio muy fácil. Indudablemente que una vez contraída una obligación, de todos modos habría que cumplirla. De suerte que si tiene ese temor, si los Gobiernos aquí como es muy natural, temen y desconfían de ellos mismos, porque esa es la situación, pues es muy sencillo el remedio: se puede celebrar un contrato de construcción. Lo mismo que se va á celebrar un contrato de empréstito que impide distraer esa suma que se va á recibir, se celebran, pues, contratos de construcción, y, si es posible, se pone al constructor en posesión, como se acostumbra hacer aquí, de la renta que se destina para cumplir las obligaciones contraídas en el contrato.

A este respecto se podría por el Gobierno fomentar la formación hasta de una compañía nacional de obras públicas para lo cual no habría inconveniente ninguno que tendría la gran ventaja de que sus utilidades quedarían todas en el país.

Llego, Excmo. señor, al último punto de mi exposición: llego á la autorización solicitada por el poder ejecutivo.

Como lo he manifestado desde el principio yo no acepto esa autorización, y no acepto esa autorización, no obstante lo que no necesito yo ni declarar, la plena confianza que tengo en el personal del Gobierno, porque considero que, dada la naturaleza del asunto y sus antecedentes, esa autorización es imposible.

¿Cumpliría, Excmo. señor, el Congreso del Perú su deber respecto de la nación, si ante un asunto de esta gravedad se apartase en buena cuenta de su conocimiento, para dar al Gobierno una autorización en globo? Yo declaro, Excmo. señor, que eso no es cumplir con el deber. El asunto es demasiado grave, como

se ve por la extensa discusión á que ha dado lugar, y no es posible que ante un asunto de esta gravedad el Congreso se aparte para dar al Gobierno la solución de él. El deber del Congreso es, en este caso, porque las autorizaciones no son siempre admisibles, estudiar el contrato de empréstito, como comenzó á hacerlo hace seis meses, estudiarlo detenidamente y ver si se le puede llevar adelante é introducir en defensa de los intereses fiscales las modificaciones á que crea que haya lugar.

Hay algo más, Excmo. señor; yo querría no tocar este punto, pero no puedo dejar de hacerlo; yo no puedo aceptar el cambio, la evolución que á última hora se ha operado en esta materia. Presentado por el Gobierno todo el contrato de empréstito al conocimiento y deliberación de las Cámaras, es inaceptable que ante las dificultades que se presentaban para hacerlo aprobar se le haya retirado al Congreso el conocimiento del asunto, para pedirle en cambio una autorización; esto es de aquellas cosas que no se pueden pedir ni se pueden conceder; cuando se me dijo que el Gobierno pensaba tomar ese camino, me pareció tan inverosímil que no le quise dar crédito; la verdad, confieso, me pareció invención de sus enemigos; desgraciadamente, muy pronto me convencí de que esa era su resolución.

Yo creo, Excmo. señor, que el Gobierno ha estado muy mal aconsejado en este asunto, porque coloca al parlamento en una situación verdaderamente poco honrosa para él; el Gobierno ha debido meditar mucho antes de proceder á esta evolución de última hora. Si desde el primer momento el Gobierno hubiera tomado ese camino, habría sido, á mi juicio, un paso errado; pero continuar en él no habría sido la lógica del error. Pero como el mismo Gobierno reconocía que, por la gravedad del asunto, por las facultades del Congreso, debía someterle el contrato mismo, es posible que en seguida se le retirase para avocarse él sólo la solución del asunto?

Yo, Excmo. señor, como representante de la Nación, tengo que cumplir los deberes que me impone la respetabilidad del puesto que ocupo y he de cumplir esos deberes, dados, principalmente, los antecedentes, que, muy á mi pesar,

ne citado, y no puedo estar por la autorización.

El Gobierno, indudablemente, que ha procedido de una manera ligera y sin intención de atacar los fueros del parlamento mismo; el Gobierno ha visto que la discusión menuda de todas las cláusulas del contrato iba á ser muy larga; que iba á provocar, quizá, inconvenientes de otro orden; es cierto, Excmo. señor; pero el Gobierno ha debido pasar por todos esos inconvenientes antes de establecer un precedente que no se puede aceptar en los parlamentos.

Tanto más necesario es que el Congreso estudie menudamente las cláusulas del contrato de empréstito, cuando en la discusión habida hace seis meses se llegó á descubrir que en esas cláusulas hay mucho que objetar, y es un hecho que ese contrato no se ha modificado, según lo ha declarado el señor Ministro de Hacienda.

Entra después el señor Riva Agüero á criticar algunas cláusulas del contrato celebrado con el Banco Alemán, manifestando que á este banco se le ha concedido un privilegio para la construcción de los ferrocarriles, puesto que con él se ha celebrado un contrato mismo de empréstito y de construcción de ferrocarriles.

Dice el señor Riva Agüero que el tercer millón pactado en ese contrato no vendrá nunca al Perú, porque depende de la simple voluntad del Banco Alemán el que se entregue ó nó, puesto que es el único que puede influir en la bolsa de Berlín respecto á la cotización de nuestros bonos. Sólo hay, pues, 18 millones 500 mil soles disponibles asegurados á firme, suma que no alcanza para construir los ferrocarriles mencionados en la ley de 1904.

Vislumbrando esto el honorable señor Barreda en su informe, nos habla de una conversión. ¿Pero, excelentísimo señor, si el Banco Alemán no da el tercer millón, por qué será? Porque la situación será tal que á nadie convendrá darlo. ¿Si el Banco Alemán no da el tercer millón, habrá quien lo dé? ¿Se puede contar con una conversión á menos interés si el Banco Alemán no da el interés pactado? Si no lo hace es porque las cosas van de tal manera que á nadie le convendrá dar

más dinero y menos á un interés menor. De otro lado, el honorable señor Barreda olvida que el contrato estipula que toda conversión es imposible antes de seis años; de manera que si de conversión se trata, sólo podrá venir á los seis años de firmado el contrato; por consiguiente, si vamos á contar con eso para construir el ferrocarril al Oriente, ese ferrocarril se construirá en doce años y en ese tiempo, sin necesidad del empréstito, hago yo un ferrocarril al Oriente, con sólo separar dos millones al año de nuestro presupuesto.

Hay aún algo más que observar en el contrato. La ley de 1904 es terminante en dar la preferencia al ferrocarril al Oriente. Dice que si no pueden hacerse todos los ferrocarriles no se hará sino ese; es, pues, terminante la preferencia otorgada, como era muy natural. Pues bien, en el contrato se dice precisamente todo lo contrario, porque se estipula que los primeros fondos del empréstito se aplicarán á los ferrocarriles del Cuzco y Huancayo. ¿Y puede decirse esto en el contrato, cumpliendo la ley de 1904? Cumpliendo estrictamente esa ley, el Gobierno no solamente no puede decir eso, no podrá ni disponer de un centavo del empréstito, sino tenerlo depositado hasta no conocer el costo del ferrocarril al Oriente, porque, según la ley, lo único que podrá invertir en los otros ferrocarriles es lo que sobre, después de hecha la línea al Oriente.

Pero el contrato dice, precisamente todo lo contrario, y yo deduzco de esto, Excmo. señor, que si las cosas se hacen así, con el producto del empréstito, se harán todos los ferrocarriles, menos el del Oriente.

Según una de las cláusulas se permite reunir al Banco Alemán en una sola emisión la primera y la segunda serie del empréstito, el país, quiera ó no quiera, se ve expuesto á recibir 20 millones de soles á los tres meses de firmado el contrato, y, por consiguiente, comienza desde entonces á gravarse con los intereses correspondientes á 20 millones de soles, y por los plazos fijados tendrá que recibir, quiera ó no quiera, los 30 millones en tres años. Vuelvo á mi argumento. ¿Con qué elementos de trabajo, cómo piensa

invertir en tan corto período de tiempo una suma de esa entidad? ¿Qué hace este país, Excmo. señor, con 20 millones de soles desde los tres meses siguientes á la firma del contrato, cuando es indiscutible que se necesitarán muchos años para dar inversión á esos 20 millones?

Yo no quiero continuar en este análisis, Excmo. señor, porque ya lo que he dicho basta y sobra para convencerse de que ese contrato que hoy se nos ha retirado tiene mucho que discutir, y que el Congreso, en cumplimiento de sus deberes, no podrá dejar de discutirlo.

Excmo. señor: he abusado mucho de la atención de la honorable Cámara, y debo terminar.

La extensa exposición que he hecho, justifica las conclusiones que enumeré al comenzarla, y si no he logrado persuadir á mis estimables compañeros, de que sostengo la verdad, estoy cierto de que los habré persuadido de que sostengo una convicción; yo no necesito más, para mi propia satisfacción, ni se me puede exigir más. ¡Qué feliz sería el Perú, si todos sus hombres públicos defendieran siempre sus convicciones, y nada más que sus convicciones! (Aplausos) Por mi parte he cumplido mi deber. Quiera Dios que si mis ideas no son seguidas, los hechos no vengan mañana á justificar mis previsiones; así sinceramente lo deseo para bien de la República. (Grandes aplausos)

El señor **Presidente**.—El señor Echecopar tiene la palabra.

El señor **Echecopar**.—Excmo. señor: En los parlamentos, es del mayor interés que los representantes de la Nación cumplan su deber, como lo sienten, en la forma en que el H. señor Riva Agüero acaba de realizarlo en un discurso notable por su corrección y por la sinceridad con que ha expuesto sus convicciones ante el H. Senado. Sus conclusiones merecen impugnación, y hay que cumplir ese deber con la misma serenidad con que él ha llenado el suyo. Esas conclusiones recaen sobre muy diversos puntos, muchos ya refutados, y algunos nuevos, que también tienen refutación clara y breve, y hay que darla, para que el criterio de la Cámara se encarrile, si es que alguna desviación ha podido tener, que no lo creo, porque este debate es ya

largo y ya son muchísimas las razones acumuladas; y basta refrescar ligeramente la memoria, para que el convencimiento resuja completamente pleno, como se necesita, para que aquí podamos votar por la autorización que reclaman las bien entendidas conveniencias de la República.

No es extraño, Excmo. señor, que un estadista de tan alta talla como el H. señor Riva Agüero, no coincida en este caso con los anhelos del país, con las opiniones de su propio partido y de la mayoría de la Cámara; ya se sabe que aún los hombres más sobresalientes pueden incurrir en error. La historia registra acontecimiento semejante en una cuestión precisamente igual á la presente, de ferrocarriles. En Francia, hace muchos años, en el siglo pasado, cuando los ferrocarriles no eran una certidumbre en sus efectos como lo son hoy, se discutió este problema exactamente idéntico, y la discusión tuvo el mismo aspecto que aquí en el Perú, tantos años después, en este plan de ferrocarriles peruanos. Entonces, sabios como Arago, y estadistas como Thiers, también fallaron y sostuvieron que los ferrocarriles no tenían importancia, que no se debían llevar á cabo, porque los aldeanos franceses no los usarían; y los hechos han demostrado todo lo contrario. Arago, el estadista Thiers no apreciaron las conveniencias nacionales en términos verdaderamente positivos.

Así, pues, despojémonos de todo prejuicio respecto de la fuerza que pueden tener las conclusiones del H. señor Riva Agüero y veamos si es de parte de este distinguido Senador que existe el prejuicio. Yo creo que así es, Excmo. señor: él mismo nos lo ha dicho, su radicalismo "es y ha sido" desde que comenzó la discusión, su opinión no ha variado, es esencialmente conservador, él no es progresista. Así pues, los argumentos producidos en el debate, no han tenido alcánc; quizá se debe á que él mantenga su vista corta y no llegue á las mismas conclusiones á que llegamos otros, sin tanto mérito como él, pero sin prejuicio ninguno.

Debo cumplir el deber de seguir lo más brevemente que pueda el plan del hermoso discurso del H. señor Riva Agüero; él trató de

puntos previos y también trató de puntos principales.

Entre los puntos previos hay uno que tituló el aspecto legal de la cuestión; consiste en sostener que aquí es discutible todo, podemos discutir la ruta, podemos discutir el aplazamiento de la ley de ferrocarriles, podemos discutir la derogación de la ley de 1904, podemos discutir también el empréstito. Esta la tesis que el H. señor Riva Agüero propone y se funda en que el Congreso puede derogar, modificar, dar las leyes y que la iniciativa está abierta para que el Congreso ejerza esta facultad. ¿Pero es cierto que está en debate todo lo que quiere el H. señor Riva Agüero que se discuta? Absolutamente: para que un punto esté en debate se necesita que sea admitido á él, que haya iniciativa; pues bien no existe iniciativa en debate ni sobre la derogación de la ley de 1904, ni sobre la ruta que debe seguir el ferrocarril, ni sobre la preferencia que deba darse al ferrocarril al Oriente, ni sobre ninguno de estos puntos; no hay más que un punto en debate: el proyecto venido en revisión de la H. Cámara de Diputados sobre la autorización que se concede al Poder Ejecutivo, á fin de que pueda contratar un empréstito dentro de tales términos; para solicitar esa autorización, el Gobierno no ha ejercitado sus funciones de iniciativa sino sobre ese punto que considera indispensable para el cumplimiento de la ley de 1904; sobre los demás puntos, sobre todos esos otros puntos, el Gobierno no ha ejercitado su iniciativa, el Congreso no la ha ejercitado tampoco, la Cámara no ha admitido nada á discusión, por consiguiente no están en discusión, no podemos discutirlos, y no es cierta la conclusión del H. señor Riva Agüero, por la cual todo está en discusión y todo puede discutirse y por el contrario encuentro por mi parte ajustada á estos antecedentes la conclusión del señor Ministro de Fomento cuando encerró dentro de estos mismos términos el debate replicando la amplitud q' le había dado el H. señor Reinoso.

El señor **Coronel Zagarra**.—(Interrumpiendo.) Pido la palabra.

El señor **Presidente**.—US. hará uso de la palabra después de los honorables Senadores que ya la han solicitado.

El Orador.—(Continuando.) Si no está en debate más que la autorización ha debido concretarse el debate completamente á ella, y todo lo que nos ha dicho el H. señor Reinoso sobre la manera de construir los ferrocarriles, sobre las gradientes etc., es un asunto que, como el señor Ministro de Fomento decía, es de la competencia del Poder Ejecutivo, no del Congreso, es una cuestión técnica que debe ser resuelta en virtud de datos positivos; un Congreso jamás está en posesión de la capacidad de apreciar esas cuestiones directamente y por consiguiente es incompetente para resolver esa clase de asuntos.

Se ha sostenido que el Congreso procedió con precipitación al determinar la ruta central del ferrocarril al Oriente. Pero yo no creo que hay tal precipitación. Este es un problema estudiado desde antiguo y ha merecido la aprobación de muy distinguidos personajes; y creo que no es demás que la Cámara recuerde lo que decía al Congreso, el Presidente Excmo. señor Piérola en 1895. (Leyó.)

Esta era la expresión de esta necesidad nacional en 1895.

En 1905, diez años después, el Excmo. señor Pardo, decía: (Leyó.)

Este anhelo del país traducido por estos mensajes en un período de diez años, demuestra que no es precipitadamente como se llegó á la ley de 1904, en que se da preferencia á la vía central del Oriente.

Otro de los puntos previos tratados por el H. señor Riva Agüero, se refiere á sus ideas generales respecto del crédito. Si esas ideas recibiesen aplicación, tales cuales fueron expresadas, creo que debía declararse que el empréstito es medio permitido para la realización de los ferrocarriles.

Dice el H. señor Riva Agüero: (leyó:) Créo que bien claramente puede decirse, desde luego, que los principios establecidos como ideas generales, sobre empréstitos, por el señor Riva Agüero, no están en pugna con el uso de este medio para el cumplimiento de la ley de 1904. Pero demostraré que el empréstito reúne las requisitos de estas ideas generales y eso será fácil de verse al examinar las otras partes del discurso del H. señor Riva Agüero.

El primer punto en el que el doc-

tor Riva Agüero encuentra inconvenientes y peligros se relaciona con el monto del empréstito.

Según las ideas generales establecidas por el H. señor Riva Agüero, no debería tratarse sino de un empréstito moderado.

El señor Riva Agüero desea que no se exagere y á él le toca también sujetarse á la misma regla.

Bajo el punto de vista de la proporcionalidad, se debe compulsar la deuda, no tomándola aisladamente.

Quiere el H. señor Riva Agüero que se pague el empréstito por realizar y el empréstito ya realizado de 600,000 libras, la deuda interna y el empréstito para Tacna y Arica.

Con todas estas partidas llega á un gravamen de 4.400,000 soles que él determina como el 17 por ciento de los ingresos del país.

Después advierte que hay que tomar también en consideración los arreglos con la Peruvian Corporation y otros créditos pendientes todavía; indicando S. S. que todo esto llega á constituir ya una carga sobre el Presupuesto de la República en un 20 por ciento; que esto es una proporcionalidad excesiva y que no debemos tomar por punto de comparación lo que al respecto pasa en Inglaterra, en Francia y en otras grandes naciones, porque esos países no están en la condición que el nuestro y no pueden servir de base de comparación.

Para el H. señor Riva Agüero es un límite el gravamen del 20 por ciento; yo por el momento sólo deseo advertir que dentro de esta limitación resulta colocado el empréstito, y si el H. señor Riva Agüero admite que la operación que se va á practicar está dentro de los límites que él admite como posibles, el empréstito es moderado; y debe autorizarse.

En Méjico, la deuda pública grava hasta el 28 por ciento sobre sus ingresos, según la cita del H. señor Barreda en el folleto repartido á la H. Cámara.

Si Inglaterra y Francia no pueden servir de término de comparación, tal vez pueda servir Méjico y entonces resulta que siempre el Perú contraerá una obligación dentro de límites moderados como le República de Méjico. Establezco, pues, Excmo. señor, primeramente, que la operación está dentro de los lí-

mites señalados como máximo por el H. señor Riva Agüero, y en segundo lugar, que no se traspasan los límites existentes en países prósperos tales como la República de Méjico. A esta conclusión llego tomando el punto tal como ha sido formulado por su señoría, sin objetarle en la cuer/a, partidas como la que se refiere á las listas pasivas ó la subvención á la compañía de vapores, como la que se refiere á empréstitos probables; pero que todavía no se han realizado. Sólo deseo que no se olvide, que en caso de realizarse caerían también dentro del límite, y por consiguiente no justifican un argumento en contra de la operación que combate.

El señor **Presidente**.—(Interrumpiendo.) Permítame S. S.: la hora es avanzada y voy á levantar la sesión. Continuará S. S. mañana.

—En seguida S. E. levantó la sesión. Eran las 7 p. m.

Por la Redacción.—

Belisario Sánchez Dávila.

53a. Sesión del sábado 20 de octubre de 1906

Presidencia del H. Sr. Dr. Barrios

Abierta la sesión con asistencia de los honorables señores Carmona, Moscoso Melgar, Aspíllaga, Bernales, Bezada, Capelo, Carrillo, Coronel Zegarra, Elguora, Echeopar, Falconí, Ganoza, Icaza Chávez, Ingunza, Irigoyen, López, Lorena, Luna, Llosa, Matto, Morey, Menéndez, Navarrete, Olacoechea, Orihuela, Pastor, Peralta, Ponce, Puente, Quezada, Reinoso, del Río, Riva Agüero, Rodolfo, Ruiz, Samanez, Seminario y V., Solar A., Solar L. F., Tovar, Trélles, Valencia Pacheco, Ward M. F., Ward J. F. García y Revoredo, secretarios, se leyó el acta de la anterior y fué aprobada.

Se dió cuenta de los documentos siguientes:

OFICIOS

Del señor Ministro de la Guerra, manifestando que tan luego que estén compulsados los datos que se relacionan con el proyecto que dota con un 50 por ciento de aumento el haber de los empleados que cuenten más de 30 años de servicios, emitirá su opinión al respecto.