

cumplimiento; y como por otra parte, las £ 400 que se votaron en ella no son suficientes, á juicio de los autores del proyecto para el fin que se persigue, vuestra Comisión Auxiliar de Presupuesto os propone la siguiente conclusión:

Que aprobéis el proyecto de ley á que se refiere el presente dictamen, derogando, á la vez, la resolución legislativa de 24 de noviembre de 1898, en la parte que vota £ 400 para la construcción del local de la prefectura de Apurímac. Salvo más acertado parecer.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 28 de setiembre de 1906

César A. E. del Río.—Manuel Rodulfo.—Germán Echeopar.

El señor **Presidente**.—Está en debate el dictamen de la Comisión Auxiliar de Presupuesto, que opina por la aprobación de proyecto con la adición que indica.

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

—En seguida, S. E. levantó la sesión.

Eran las 12 y 15 p. m.

Por la redacción.

Belisario Sánchez Dávila.

59a. Sesión de la tarde del miércoles 24 de octubre de 1906.

Presidencia del H. Sr. Dr. Barrios

Abierta la sesión, con asistencia de los honorables señores senadores: Carmona, Moscoso Melgar, Alvarez Calderón, Aspillaga, Bernal, Bezada, Capelo, Carrillo, Coronel Zegarra, Elguera, Echeopar, Falconí, Ganoza, Icaza Chávez, Inganza, Irigoyen, López, Lorena, Luna, Llosa, Matto, Morei, Menéndez, Navarrete, Olacoechea, Orihuela, Pastor, Peralta, Ponce, Puente, Quezada, Reinoso, del Río, Riva Agüero, Rodulfo, Ruiz, Samanés, Seminario y V., Solar L. F., Sosa, Tovar, Trelles, Valencia P., Ward M. A., Ward J. F., García y Revoredo, secretarios, se leyó el acta de la anterior y fué aprobada.

El señor **Samanez**, pide conste en

el acta que al discutirse esta mañana el proyecto para subvencionar á la Sociedad Auxiliadora de la Infancia, no se opuso á él sino que hizo observaciones tendentes á manifestar que debía ser auxiliada con rentas locales.

El señor **Valencia Pacheco**, deja también constancia de que no estuvo en contra del proyecto, sino que insinuó que no aceptaba las excepciones que en la aceptación de personas hacía la Sociedad, fundadas en el origen, en la nacionalidad ó raza, porque la caridad debe hacerse sin averiguar á quien.

El señor **Coronel Zegarra**, manifiesta que la constancia de estas reconsideraciones de opinión, hacen ver la necesidad de reconsiderar el asunto.

El señor **Samanez** se opone á la reconsideración.

El señor **Coronel Zegarra**, pide que conste que su señoría está en contra de la reconsideración.

Se dió cuenta de los siguientes documentos:

OFICIOS

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

Pensión de montepío de 10 soles mensuales á doña Gregoria Márquez.

Pensión de montepío á doña Angélica Ramírez y á sus hijas doña Ana y doña Zoila Pardo Figueroa.

Pensión de montepío á doña Rosa Elvira Olano.

A la Comisión de Premios estos oficios.

Cédula de montepío á doña María Boggiano viuda de Pareja.

A la Comisión Auxiliar de Guerra.

Cédula de invalidez á don Manuel Pásara.

A la Comisión Principal de Guerra.

Autorización al Ejecutivo para reformar el sistema y organización de las aduanas.

A la Comisión Principal de Hacienda.

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

Creación de una comisaría rural en el asiento mineral de Recuay.

Elevando á ciudad la villa de Bam

camarca de la provincia de Hualgayoc.

A sus antecedentes ambos oficios.

DICTÁMENES

De la Comisiones de Obras Públicas y Auxiliar de Presupuesto, en el proyecto que vota una suma para la construcción de un hospital en Cajamarca.

A la orden del día.

De las principales de Hacienda y de Presupuesto, en el proyecto que libera de derechos el material conocido con el nombre de Spander Metal.

El señor **Capelo**, pide que este asunto pase á la orden del día para que pueda ir al Congreso.

Consultada la Cámara acordó que pasara á la orden del día.

De la Principal de Hacienda, con dos firmas, en el proyecto, en revisión, que libera los derechos á la calamina destinada á la iglesia de Huancabamba, por acuerdo de la H. Cámara y á pedido del honorable señor Icaza Chávez, pasó á la orden del día.

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 de Premios, en la solicitud de doña Josefina Malausena, sobre la pensión de gracia.

De la misma, en la resolución que concede á doña Victoria Almonte viuda de Balta Lp. 10, como montepío.

De las misma, en la que concede á los menores Jesus y Carmen Vargas, cédula de montepío.

Quedaron en mesa por estar con firmas incompletas los siguientes:

De la Principal de Guerra, en la resolución que manda extender cédula de montepío á doña Elvira Menéndez.

De la de Premios, en la que concede á la viuda é hijos del postren de la administración de correos de esta capital don Aniceto Orihuela, la pensión de Lp. 3, como gracia.

De la misma, en la que concede á doña María Bejarano viuda de Ugarte, Lp. 15 como montepío.

De la misma, en la solicitud de doña Juana y doña Ludomilia Meza sobre pensión de gracia.

De la de Higiene, en el proyecto de revisión que crea la plaza de obs-

tetriz en la provincia de Arequipa.

De la de Gobierno y Auxiliar de Presupuesto, en el proyecto que dota de edificio propio á las prefecturas y subprefecturas de la República.

De la de Justicia y Auxiliar de Presupuesto en el proyecto en revisión, que eleva á Lp. 40 mensuales el haber de los vocales de las cortes de Piura, Libertad, Ancachs, Cajamarca, Arequipa, Cuzco, Puno y Ayacucho.

De la de Constitución, en la solicitud de don Mariano A. Belaúnde, para que el Senado declare que el voto político que admitió contra él sometiéndole á juicio ante la Corte Suprema, quede desprovisto de todo fundamento.

Dietamen de la Comisión de Obras Públicas, en el proyecto en revisión, que vota una suma para la construcción de un teatro en Ica.

Faltando el dictamen de la Comisión Auxiliar de Presupuesto, S. E. dispuso que pasara á éste el expediente.

El señor Olacoea, pide que se le dispense de este trámite, por haber dictaminado ya la Comisión de Obras Públicas.

Los señores miembros de la Comisión Auxiliar de Presupuesto se adhieren al dictamen de Obras Públicas, y en consecuencia, S. E. dispuso que pasara á la la orden del día.

PROYECTOS

Del señor **Coronel Zegarra**, declarando el goce de la pensión íntegra á los vencedores del Dos de Mayo, que se retiren del servicio.

Dispensado del trámite de lectura y admitida á debate, á las comisiones Principal de Guerra y Premios, después de haber sido fundado por su autor.

Del mismo, disponiendo que no es materia de embargo el propio hogar declarado tal.

Dispensado del trámite de lectura, admitido á debate y fundado por su autor, á la Comisión Principal de Legislación.

Del señor Menéndez, creando una escribanía adscrita al juzgado de la instancia de Huancavelica.

Dispensado del trámite de lectura y admitida á debate, á la Comisión de Justicia.

Del señor Reinoso, consignando en el presupuesto general por dos años consecutivos, la suma de Lp. 12.500 en cada uno, para pago de créditos de los ministerios.

Dispensado de todo trámite, á solicitud de su autor, pasó á la orden del día.

Se dió lectura á un telegrama del alcalde municipal de Yauli, manifestando su gratitud por la creación de esa provincia.

Al archivo.

PEDIDOS

El señor **Bernales**, que hace veinte días, más ó menos, pidió, que, con acuerdo de la honorable Cámara, se pasara nota al señor Ministro de Hacienda, pidiéndole algunos datos sobre el empréstito de Lp. 600,000, que afectaba la renta del impuesto á la sal y que el señor Ministro los ha remitido ya; pero que antes de hacer el estudio de la nota de Ssa. cree necesario hacer una exposición á la Cámara en relación con este asunto. En seguida hace una relación de la negociación hecha por el Gobierno con el Banco Alemán, deduciendo de ella que el Banco ha obtenido una utilidad de 400 mil soles en 6 meses; y concluye Ssa. manifestando que no hace comentarios, y que solo ha creído de su deber poner en conocimiento de la Cámara estos hechos para que aprecie la nota que ha pasado el señor Ministro de Hacienda.

El señor **Orihuela** pide que se publique este oficio.

ORDEN DEL DIA

Se aprueba el proyecto del Ejecutivo venido en revisión, autorizándolo para contratar un empréstito de 3 000 000 de libras peruanas destinadas á la construcción de ferrocarriles.

El señor **Secretario** dió lectura á la siguiente proposición firmada por los honorables señores Elguera, Sosa, Peralta, Ruiz, Samanez, Carrillo, Ponce y Ward J. F.

“Los senadores que suscriben ejerciendo la facultad concedida en uno de los artículos adicionales del reglamento interior de las cámaras,

teniendo en consideración la amplitud que ha tenido ya el presente debate, iniciado hace más de veinte días.

“Piden:

“Que el Senado declare que está suficientemente discutido el proyecto de ley, por el cual se autoriza al Poder Ejecutivo para celebrar un contrato de empréstito de 3.000.000 destinados á la construcción de ferrocarriles”.

El señor **Presidente**.—En conformidad con el reglamento, va á votarse la proposición que se acaba de leer.

—Practicada la votación, resultó aprobada.

El señor **Presidente**.—Habiendo declarado la Cámara que está suficientemente discutido este asunto, se va á votar.

El señor **Llosa**.—¿Quiere decir, entonces, que la discusión del empréstito está concluída? Yo deseo saber qué es lo que se ha votado.

El señor **Presidente**.—Por deferencia á su señoría, voy á hacer dar lectura al artículo invocado en la moción; lo hago, para darle una satisfacción á su señoría.

El señor **Secretario**.—(Lee el artículo del reglamento.

El señor **Llosa**.—Excmo. señor....

El señor **Presidente**.—(Interrumpiendo).—No hay nada en discusión, honorable señor.

El señor **Llosa**.—De manera que no me concede V. E. el uso de la palabra para ocuparme de éste asunto.

El señor **Presidente**.—Nó, honorable señor; el debate ha terminado, por haberse aprobado esta moción, conforme al artículo que he hecho dar lectura.

El señor **Coronel Zagarra**.—¿Cuál es el resultado? Yo creo que sería preferible la votación nominal como se ha hecho en la Cámara de Diputados.

El señor **Llosa**.—Que conste mi voto en contra.

Los señores **Olaechea, Trelles, Bernales, Coronel Zagarra** (simultáneamente).—Y el mío.

El señor **Bernales**.—Pido que se rectifique la votación.

El señor **Llosa**.—Pido que se consulte á la Cámara, si se hace ó no

la votación nominalmente.

—Hecha la consulta, fué desechada.

El señor **Presidente**.—No es exacto honorable señor, no se ha hecho la votación nominal en la Cámara de Diputados.

El señor **Llosa**.—Pide que conste su voto en contra.

—Se procedió á rectificar la votación de la moción, y resultó aprobada por 29 votos en favor y dos en contra.

Los señores **Bernales, Olaechea, Coronel Zagarra y Trelles—Pidieroⁿ** que constara su voto en contra.

Se procedió á votar el proyecto de autorización para el empréstito venido en revisión.

S. E. indicó, á la H. Cámara, que conforme á la Constitución la votación debía ser nominal.

—Verificada la votación resultó aprobada por 33 votos en favor y 14 en contra.

Dice:

El Congreso, etc.

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

Ha dado la ley siguiente:

“Autorízase al Poder Ejecutivo, para que, en ejecución y cumplimiento de las leyes de 30 de marzo de 1904 y 23 de octubre de 1905, puede contratar, de responsabilidad del Estado, un empréstito exterior de Lp. 3.000.000, á tipo no menor de noventa y dos y medio por ciento (92½%) neto para el Gobierno, con un servicio de mayor de 7 por ciento anual por intereses y amortizaciones; pudiendo organizar una compañía nacional para administración de la renta del tabaco, afecto al servicio del empréstito, sobre bases no menos favorables que las que rige actualmente en la Compañía Nacional de Recaudación”.

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

Votaron por el sí los honorables señores: Carmona, Moscoso Melgar, Bezada, Carrillo, Elguera, Echecopar, Falconí, Ganoza, Icaza Chávez, Ingunza, Irigoven, López, Lorena, Luna, Matto, Morei, Menéndez, Orihuela, Pastor, Peralta, Ponce, Quesada, del Río, Ruiz, Samanés, Solar L. F., Sosa, Tovar, Valencia Pacheco,

Ward M. A., García y Revoredo.

Votaron por el nó, los honorables señores Alvarez Calderón, Aspíllaga, Bernales, Capelo, Coronel Zagarra, Llosa, Navarrete, Olaechea, Puente, Reinoso, Riva Agüero, Rodolfo, Seminario y V. y Trelles.

Fundaron su voto los siguientes señores:

El señor **Carmona**.—Sí, Excmo. señor, porque el Poder Ejecutivo al presentar su proyecto no ha hecho otra cosa que pedir una pequeña ampliación á la ley de 1904 y su complementaria de 1905. En el presupuesto de la República, según esas leyes deben figurar anualmente desde el presente año de 1906, doscientas mil libras para ferrocarriles; el Ejecutivo en buena cuenta solo pide ahora que se completen doscientas diez mil, que es el interés al siete por ciento sobre tres millones de libras; nó es pues, sino una pequeña ampliación de esa ley que está en todo su vigor.

Como la autorización no quiere decir que se empiécen los trabajos inmediatamente, el Gobierno los comenzará cuando los estudios precisos estén terminados, no siendo atendible por tal causa el argumento que se ha hecho á este respecto.

Se ha dicho que esos estudios están haciéndose por personas que no son profesionales, y que por lo tanto sus cálculos no son exactos. Yo en este caso me atengo no solo á los informes de los ingenieros en comisión, sino á la ilustrada palabra del honorable señor Capelo, el que nos ha dicho más de una vez que no se necesitaban estudios definitivos para hacer esta obra, que bastaba con los estudios preliminares, pues mientras se concluya el primer kilómetro se estudia el segundo, mientras se haga éste, se estudiará el tercero, y así sucesivamente. Estas son sus palabras, nos dijo además, su señoría que para ir al oriente no se necesitaba sino conocer el punto de partida y el de llegada, poner las primeras paralelas de fierro que ellas van señalando el camino por donde deben ponerse las siguientes hasta llegar al fin.

Tratándose de la ejecución de las leyes citadas nadie puede poner en duda, Excmo. señor, las ventajas de los ferrocarriles, especialmente el

del oriente, nadie puede creer que deben posponerse esas obras á los caminos de herradura, como alguien ha dicho. En los tiempos modernos los países sin ferrocarriles no son países. El ferrocarril de Ilo á Moquegua que fué destruído por los chilenos en tiempos de desgraciada recordación, saben los honorables señores senadores que es indispensable, porque ese departamento ha llegado á una situación desgraciadísima debido en gran parte á la falta de ese camino; saben todos que ese departamento necesita de aquel ferrocarril para volver á su antiguo apogeo y no es posible privarle de ese beneficio.

Los ferrocarriles de Sicuaní al Cuzco y de la Oroya á Huancayo son obras de necesidad indiscutible por la importancia de los asientos mineros que recorren; el de Yonán á la Magdalena, es de importancia innegable también, bastando recordar toda la cantidad de trigo que se puede cosechar en el trayecto que recorre, cantidad suficiente para el consumo del país y aún para la exportación.

Respecto del ferrocarril al oriente, no habrá ningún senador, ni habrá ningún peruano, ni lo ha habido nunca que niegue su importancia.

Todos los Gobiernos, todos los hombres que hemos nacido en el Perú, hemos querido y queremos que ese ferrocarril se lleve á cabo. Ferrocarril que según el honorable señor Capelo no costará sino un millón ochocientas mil libras, por consiguiente, el Gobierno tendrá con los tres millones de libras lo suficiente para construirlos. Y yo en estos cálculos, doy más crédito á los del honorable señor Capelo que á los de los honorables señores Reinoso y Riva Agüero, porque ellos no son profesionales ni conocen esos caminos como el honorable señor Capelo.

La cuestión, Excmo. señor, no se reduce, pues, sino á que nosotros tengamos confianza en el Gobierno, que sabrá hacer buen uso de la autorización; y como yo tengo entera fe en los hombres que actualmente rigen los destinos del país, porque creo que han de cumplir estrictamente sus deberes y harán cumplir fielmente la ley de 1904 con su complementaria de 1905, por eso, Excmo. señor, voto por el sí.

El señor **Moscoso Melgar**.—Sí, Excmo. señor, y voy á dár someramente los fundamentos de mi voto.

Encuentro que la autorización que se solicita por el Ejecutivo referente al empréstito de tres millones de libras, es la que reúne las condiciones más favorables entre todas las que se han dado al respecto en otras épocas.

Efectivamente, si comparamos sus condiciones con las de otros empréstitos, notaremos que en este caso trata directamente el Gobierno con los prestamistas y no por intermediarios, y que el tipo de emisión sube al 92 y medio por ciento, cuando en 1870 y 1872 se trataba por medio de los agentes comisionados del Perú, fijándose un tipo de emisión de 75 % el uno y el otro de 77 y medio %, acordándose todavía una comisión de 2 y medio y 3 %, aparte de diversas otras deducciones; de manera que se reducía el neto para el Fisco á menos de 70 %. Véase pues que son ventajas indiscutibles las que se obtienen á mérito de las condiciones actualmente pactadas.

Se ha dicho durante la discusión que los grandes contratos traían los grandes escándalos. Yo creo que se puede invertir el dicho, y sostener en vista de nuestro triste pasado, que son los grandes escándalos los que traen los grandes contratos. Todo el mundo sabe que hubo ferrocarril que se dió por doce millones, cuando se iba á contratar por sólo ocho millones de soles.

Se ha manifestado asimismo la mayor desconfianza respecto á la incapacidad del país para hacer el servicio de este empréstito. En mi concepto se ha exagerado demasiado este punto, que ya, por otra parte, ha sido suficiente y victoriosamente contestado por el señor Ministro de Hacienda. Vemos que hoy los recursos del país van en creciente aumento, que sus condiciones son completamente satisfactorias, y q' ya no tienen cabida los malos hábitos q' nos habían anonadado. Es indudable que los hombres del pasado no volverán, ó que por lo menos tendrán que marchar por otro sendero, como con tanta razón se ha dicho. Ni es aceptable que por vanos temores quedemos condenados á una total inacción, pues así no haríamos otra cosa que el papel del individuo que prefiere encamarse, sin salir de la casa, para no correr el riesgo de

dar una caída, ó por el temor de que lo atropelle algún vehículo, ó para evitar la posibilidad de ser víctima de cualquier otro accidente.

Se dijo también que si hay confianza en los hombres dirigentes del Gobierno actual, mañana sabe Dios lo que podría ocurrir viniendo otros hombres á continuar las operaciones que inician los de hoy. Este punto también ha sido suficientemente contestado, pero debo añadir que al respecto sólo hay una disyuntiva: los administradores que vengan después, ó son buenos, ó son malos; si son buenos seguirán la buena senda, y si son malos ¿quién les impide que se lancen por el mal camino? Este asunto del empréstito aunque no se decidiera hoy, se decidirá mañana, porque hay necesidades que se imponen, como es la conservación del Oriente por medio del ferrocarril propuesto para sostener esas posesiones.

También se ha insinuado un cargo que aunque no se formuló directamente, quedaba en cubierto: es el cargo al Gobierno por no haber sometido actualmente al Congreso las condiciones del contrato que ha celebrado, por lo cual se considera como insuficiente la autorización en globo para celebrar el empréstito. Este cargo, Excmo. señor, se vuelve contra el Congreso; no es un cargo que puede hacerse al Gobierno. El Gobierno honradamente sometió á la legislatura extraordinaria de principios de este año el contrato que había celebrado con el Banco Alemán, y en toda esa legislatura no se hizo sino aprobar la primera cláusula de las 42 que él contiene. Y á juzgar por lo que con esa cláusula sucedió, resultaría que se necesitaba una larga serie de años para que ese contrato quedara sancionado. ¿Quién podría responder de que mañana ú otro día el Banco Alemán que se presenta hoy como contratista en ventajosas condiciones, no abandonase sus propuestas en vista de esa falta de seriedad, puesto que el Gobierno se veía obligado á mendigar la prórroga de los plazos hasta que el asunto se resolviera? De manera, pues, que el Gobierno contando con que ese contrato no podría aprobarse sino en muy dilatado tiempo, se vió obligado á presentar la autorización que se ha votado, y que también se ha debatido largamente,

á pesar de que no se han presentado nuevos argumentos, pues no se ha hecho sino reproducir los anteriores bajo diversas formas; lo cual manifestaba que la discusión estaba ya agotada.

Respecto á la falta de estudios, no puede arguirse nada, porque no es el caso de que se ocupe la Cámara ni el Congreso de un punto que la ley tiene establecido. La ley de 30 de marzo de 1904 ordena la construcción de varios ferrocarriles en sus artículos primero y segundo, y en el artículo 14 manda practicar los estudios, luego el Congreso ha establecido este procedimiento; además el que no haya estudios hoy, no quiere decir que no los haya mañana, á no ser que se crea que por una especie de "fiat lux" resultaran hechos los ferrocarriles inmediatamente que se diese esta ley, en cuyo caso la falta de estudios sería muy grave.

Haré notar que el dictamen de la minoría es conforme con la autorización, variándola sólo en una parte, y es que en lugar del empréstito por una sola vez, se hiciera otro por partes. Pero hay que tener en cuenta que pueda muy bien ser que si no se hiciera totalmente este empréstito, después hubiesen dificultades para conseguir otros, ó no se pudieran conseguir sino en condiciones más onerosas. Más vale, pues, asegurar el empréstito en las condiciones en que hoy se ofrece, que son bastante ventajosas.

Por otra parte, modificando como quiere la minoría, la resolución adoptada por la Cámara de Diputados, volvería el asunto á aquella Cámara, y no quedaría resuelto hasta después de dos ó tres legislaturas, ó cuando ya hubiese desaparecido tal vez la entidad con quien se va á contratar el empréstito.

También se ha tratado de la preferencia de la línea del Marañón, la que estaría á merced de nuestros vecinos. Pero este punto fué resuelto anteladamente, puesto que la ley ha establecido que el ferrocarril debe partir de un punto de la línea de la Oroya, al punto más conveniente al río Ucayali ó uno de sus afluentes.

El señor **Presidente**.—(Interrumpiendo).—Debo hacer notar al H. señor Moscoso Melgar que debe concretarse á la autorización en debate

y que no está en discusión el ferrocarril al Marañón.

El señor **Moscoso Melgar**.—Bien, Excmo. señor; por estas consideraciones, estoy por el sí.

El señor **Aspillaga**.—Excmo. señor: Ya tuve ocasión en el curso del debate de manifestar con sinceridad mis opiniones en favor del dictamen de minoría. Las conclusiones de ese dictamen aconsejan una política de prudencia y de previsión, como muy bien ha dicho el señor Álvarez Calderón al fundar su voto, y es sensible que el Gobierno no lo haya aceptado, más sensible aún que la mayoría lo haya rechazado.

La minoría puede estar segura que habiendo acompañado ese dictamen del honorable señor Reinoso, ha estado de acuerdo con la opinión pública; (aplausos) así lo dije cuando sostuve sus conclusiones, no lo dije por vanidad personal, sino porque he recojido de fuente autorizada el sentir de los que creen que es una **imprudencia** del Gobierno lanzarse en una operación semejante sin estar seguro del éxito, por que eso trae una gran responsabilidad para él.

El éxito sólo ha podido tenerlo el Gobierno con los estudios meditados, que le dieron la seguridad de que las obras que va á emprender se harán con el dinero que solicita, con esos tres millones que va á echar sobre la nación ligando á los contribuyentes con una nueva carga cuando puede suceder que esos ferrocarriles queden sin construirse mientras que la deuda sí será un hecho.

Por eso yo he estado en favor del dictamen en minoría y voto en contra del dictamen de mayoría. Estoy por el nó.

El señor **Bezada**.—Excmo. señor. Con toda la atención que requiere la importancia del asunto que se debate, he seguido la discusión, para poder apreciar todos y cada uno de los argumentos que en pró y en contra se han aducido respecto de la autorización para contratar un empréstito, solicitado por el Poder Ejecutivo. He comparado, Excmo. Sr. unas y otras, las razones en pró y en contra, y he podido así formar mi juicio; y de este juicio resulta que ahora vengo á apoyar una idea al-

tamente patriótica, sustentada por mi partido. Esta idea, Excmo. señor, no ha sido sólo del partido civil, ha sido de todos los partidos, todos ellos han aspirado siempre á llevar á cabo esta gran obra, y por eso nadie ha podido, ni siquiera por un momento, negar que es indispensable llevar á cabo la construcción del ferrocarril al Oriente del Perú.

Las razones que se han aducido de falta de oportunidad, de que aun no es llegado el momento de llevar á cabo la obra, así como esas otras relativas, á que no están hechos los estudios, yo, Excmo. señor, no las encuentro fundadas. Para mí, lo fundamental, lo principal, está en que es preciso construir el ferrocarril al Oriente. Excmo. señor, para mí, las cuestiones que se rozan con la integridad del territorio nacional, así como las que son netamente internacionales, deben ser tratadas por todos los partidos con un sólo criterio, con un plan único que los Gobiernos todos están obligados á seguir, unos después de otros, aunque cambie el predominio de los partidos.

Yo declaro, Excmo. señor, que si en este momento hubiera sido otro partido el que hubiera sostenido esta idea, yo en ese momento me habría apartado de mi partido y habría votado con el que sostenía que es necesario llevar á cabo el ferrocarril al Oriente. 3

Por eso yo, sin entrar á disentir un asunto al que se le ha dado tanta amplitud como ha sido necesario darle, me limito simplemente á emitir mi voto aprobatorio al proyecto.

También cumpliré con presentar un telegrama que me hicieron ayer de la municipalidad de Carabaya, y pido á V. E. se sirva hacer dar lectura.

El señor **Secretario** (lo leyó.)

El señor **Capelo**.—Excmo. señor. A mí no puede llamarme la atención el resultado de este asunto ni la manera como se ha puesto término á la discusión, ya yo había tenido el honor de anunciarlo. Hay ciertas condiciones q' forman la característica de cada entidad política, cuando ocupa el poder. Es evidente que la actual administración puede, cuando descienda del poder,

llevar este lema: Nada que quise fué rechazado en ninguna de las Cámaras, por absurdo que fuera; lo quise y fué aprobado (aplausos prolongados.) En fin este es un lema, Excmo. señor, como cualquier otro; pero yo insisto en analizar para la historia, por más que algunos compañeros y amigos hayan tratado de presentar esta frase, mía como expresión de pretensión personal y han dicho: nosotros, humildes, no queremos hablar para la historia, nosotros queremos únicamente que el honorable señor Capelo figure en la historia; pero, Excmo. señor, esto está bueno para dicho; el que es representante estará en la historia valga mucho ó poco, quiera ó no quiera; las palabras que se pronuncian aquí pasan á la historia y se perpetúan, así es que no sólo figuraré yo en la historia sino también los señores que me han impugnado.

Ahora voy á ocuparme del fundamento de mi voto. Yo he dicho y vuelvo á sostenerlo, que el ferrocarril al Oriente es una necesidad, que es perfectamente ejecutable, que costará de 18 á 20 millones de soles; todo ésto lo he sostenido y lo sostendré siempre; pero al propio tiempo que he sostenido ésto, también he sostenido que el empréstito es perfectamente inútil para realizar el ferrocarril al Oriente, que con los dos millones de soles que tiene el presupuesto consagrados á este objeto, con la mitad, Excmo. señor, basta para realizar ese ferrocarril, dentro de los límites del tiempo que el Estado, con el empréstito puede emplear en la construcción de ese ferrocarril, de manera que el dinero que se obtenga de ese empréstito pagará interés sin objeto ni necesidad alguna; no podrá el Gobierno ni empresa alguna emplearlo, en mayor cantidad de dos millones por año; por consiguiente, el empréstito es perfectamente inútil para el ferrocarril al Oriente y basta para ello con el dinero que vota el presupuesto.

Lo que se necesita para realizar ese ferrocarril es algo que el empréstito no le va á dar al Gobierno, es una cualidad política, una cualidad de estadista, que los hombres del Gobierno, muy á pesar mío, han revalado no tener esa cualidad de

estadista, Excmo. señor, consiste en esto: en querer sus propias leyes, en querer cumplirlas puntualmente, y esa ley de los ferrocarriles es de este Gobierno; yo como miembro del Congreso contribuí á esa ley, pero oponiéndome á ella; sin embargo, Excmo. señor, esa ley yo ministro, la hubiera cumplido; pero el Gobierno de hoy no la ha cumplido y precisamente esa cualidad que ha faltado para haber cumplido la ley de 1904, hace desconfiar del empréstito y me hace estar en contra de él.

El Gobierno, Excmo. señor, ha manejado durante tres años, cuatro millones y medio de soles, proveniente de esa ley destinada á ferrocarriles: de esos cuatro millones y medio ha empleado en ferrocarriles el pico, el medio millón; los cuatro millones no los ha empleado en ferrocarriles; no los ha destinado á tan sagrado objeto, ese es el hecho, yo no acepto explicaciones ni razones de ningún género, el Gobierno puede decir lo que quiera; pero no puede negar este hecho incuestionable: los cuatro millones no han sido aplicados al objeto de la ley; por consiguiente, no es cierto que el Gobierno actual haya tenido el propósito de hacer ferrocarriles, el Gobierno ha creído que los ferrocarriles no eran lo q' más importaba al país; ha empleado los cuatro millones en otra cosa, que en concepto suyo valía más que los ferrocarriles; en concepto del Gobierno, pues, se puede violar una ley cuando hay otras consideraciones de por medio y será razonable, será natural que confiemos, en que, quien no pudo dedicar cuatro millones al objeto que la ley señalaba, podrá emplear treinta millones en el mismo objeto; podremos confiarle esa suma para el mismo objeto al que no pudo dedicarle los cuatro millones? No, Excmo. señor; tenemos el perfecto derecho de creer que esos 30 millones seguirán la misma suerte que esos cuatro (aplausos y bravos). Si el Gobierno hubiera tenido ese deseo de aplicar esos cuatro millones á aquel objeto habría dedicado todas sus fuerzas al objeto efectivo y real que la ley le mandó; yo entonces le daría mi voto al empréstito; porque el Gobierno habría probado poseer ya esa cualidad su-

prema que les falta á los políticos peruanos: cumplir las leyes fielmente. Así únicamente irá camino de progreso este país. Yo no hago cuestión política de ésto, como mi honorable compañero el señor Bezada; para mí las cuestiones políticas versan sobre la manera de conducir un país á su progreso y desarrollo; pero no versan sobre relaciones exteriores ó sobre cuestión tan grave como esta q' nos ocupa. Yo me congratulo q' esta cuestión no sea política; porque, en fin, esto ya es una constatación de progreso incontestable; de este modo estaremos seguros q' un proyecto se realiza no por tal ó cual idea política, sino porque es bueno y la inconveniencia del proyecto que se discute aparece claramente en la manera como se la hace pasar.

Ahora hay otro principio que me obliga á votar en contra, es éste: un ferrocarril hecho por el Gobierno siempre cuesta el doble; este es un hecho incontestable, incontestable; cualquier ferrocarril que hace el Gobierno, paga el doble por él; ahora, si el dinero con que lo hace no es propio, sino prestado se paga otra vez el doble; de donde resulta que los ferrocarriles, los vamos á pagar al cuádruplo de su precio, por el puro gusto de tener esa joyita por este medio, ser pagado por cuatro veces su valor; pero no sólo existe ésto, el Gobierno no tiene tampoco esta otra cualidad esencial: tomar en seria consideración el precio de las obras y los servicios, y para probar ésto, Excmo. Sr., basta fijarse en lo que ha ocurrido con los ferrocarriles de Huancayo y el Cuzco; se ha pagado con fondos de contribuciones el doble de su precio por esos ferrocarriles y se han señalado tarifas imposibles; por manera que la expectativa que se nos ofrece es, que vamos á gastar 30 millones de soles en hacer sólo el ferrocarril al Oriente, pagándolo al cuádruplo de su precio y fijando una tarifa imposible. Esos ferrocarriles no van á prestar pues servicios que puedan ser útiles al país: allí estriba el otro motivo que me obliga á estar en contra y estaré en contra de todo empréstito semejante, en tanto que no se me prueba que exista un

Gobierno capaz de cumplir las leyes y aplicar los dineros con el mismo objeto y espíritu de economía que la ley señala. (Aplausos.)

El señor **Carrillo**.—Excmo. señor. Estoy por la autorización q' solicita el Ejecutivo para llevar adelante las obras mandadas ejecutar por la ley de 1904.

El Sr. **Coronel Zegarra**.—Excmo. Sr. Yo no había previsto como mi H. compañero el Senador por Junín que se nos iba á aplicar la mordaza con tanta prontitud; y digo que no lo había previsto Excmo. Sr. porque yo creí que todos mis H. compañeros firmantes de la proposición, habrían tomado en cuenta la trascendental importancia que tiene este asunto y que éra muy justo y natural permitir que los miembros de la oposición que somos opuestos á este proyecto, emitieramos nuestra opinión, con tanta mayor razón Excmo. Sr. que habíamos pedido la palabra el H. Sr. Llosa y yo, miembros de ésta corta minoría y siquiera por consideración á ella creí Excmo. Sr. que se retardaría la presentación de esa proposición hasta el momento en que hubiesemos hecho uso de la palabra. En tan trascendental cuestión, Excmo. Sr. el paso que vamos á dar, se roza íntimamente con nuestra conciencia y con este motivo al fundar mi voto yo pido, tanto á la H. Cámara como á V.E. que sean indulgentes y que ya que no se nos ha permitido discutir ampliamente, se nos permite exponer nuestra opinión, como fundamento del voto que vamos á emitir...

El señor **Presidente** — Como fundamento de su voto puede hacerlo SS.

El señor **Coronel Zegarra** — repito Excmo. Sr. como fundamento de mi voto, porque no ha habido otro modo de dar á conocer mis ideas, por eso pido que sea indulgente la Cámara y también V.E.

El proyecto de ley que se nos ha sometido es para la aplicación y cumplimiento de las leyes de 1904 y 1905. En la ley de 1904 se abarca la construcción de los principales ferrocarriles que proyectaba el Gobierno y en ella se le daba preferencia al ferrocarril al Ucayali. Además, por el artículo 150, se autorizaba ampliamente para la construcción del de Paíta al Marañón, sin afectar los fondos señalados, en esa ley. Tuve el honor de ser el ini-

ciador de la amplia autorización que este artículo encierra, porque conocía la grandísima importancia de esta vía al oriente.

Los HH. SS. por Arequipa y por Ancachs, han comprobado de manera incontestable, irrefutable, que el gobierno no ha podido dar, no ha dado cumplimiento á la ley indicada, y con el objeto de construir los ferrocarriles ha presentado el actual proyecto de autorización; por manera que, por este sólo hecho, si se aprueba, como no lo dudo, quedará modificada la ley de 30 de Marzo de 1904, y muy en especial manera, el artículo 15 para la construcción del ferrocarril de Paita al Marañón, en el que no podían emplearse "las cantidades destinadas por esta ley": pero con la autorización del empréstito, obteniendo el gobierno otras sumas, que no son ya las votadas en el presupuesto, ya el Gobierno podrá ocuparse de la construcción de esa línea de capital, de primordial importancia.

Esta primordial importancia se desprende fácilmente de una rápida comparación de las vías de más premiosa ejecución para llegar al oriente.

Tres son las grandes líneas cuya construcción se impone: 1o.—La del Norte: Paita al Marañón; 2o.—la del Centro al Ucayali 3o.—la del Sur al Madre de Dios.

La 1a y 2a, es decir, la del Norte y la del Sur son esencialmente comerciales y estratégicas, la 2a la del Centro es por ahora y por mucho tiempo, tan sólo estratégica, como lo probaré á su tiempo.

La región que atravesaría la línea del Norte es quizás la más conocida desde el tiempo del coloniaje, la más recorrida, la que fué más poblada, pues el monarca de los rios despertó le fiebre de aventura de los primeros conquistadores, principian-do con Gonzalo Pizarro y posteriormente por muchos otros, como lo atestiguan las ruinas de numerosas poblaciones, Borja, Santa Teresa, Santiago, Copallín, Bagua, en toda la región comprendida entre Puerto Limón y Jaen.

Desde el año de 1943, el sabio naturalista Garrido, con clara visión, planteó y ejecutó por esta vía el primer estudio de un ferrocarril al Oriente, comprendiendo su importancia comercial.

Posteriormente en 1845 y 1856 el

ingeniero Montiferrier preconizó su importancia y necesidad, en los extensos informes presentados al Gobierno: más tarde el sabio Raymondí; y hasta en recientes tiempos han apoyado todos estos fundados estudios, los exploradores é ingenieros Tmeddle, Scott, Von Hassel, Habich, Pease, Bruning, Mesones Muro y muchísimos otros y por el lado del Marañón, Wertheman, Carbajal, Raygada, Palacios Mendiburu y tantísimos otros hasta tal punto que hoy, la opinión pública señala esta ruta como la merecedora de toda preferencia.

La distancia total, desde Paita al Marañón es de 600 kilómetros, más ó menos, con un puerto en el Pacífico, incomparable, el mejor de la costa; con otro en el Marañón, Puerto Limón, navegable en todo tiempo, día ó noche, accesible á embarcaciones de un metro cincuenta centímetros de calado; una depresión en el cruce de la cordillera de "dos mil metros", lo cual permite gradientes inferiores al "dos por ciento" lo que significa baratura relativa en el costo del transporte.

Además tiene esta vía una grandísima ventaja para su construcción, que no posee ninguna otra para el acarreo del material—es accesible por sus dos extremidades—lo que se traducirá en grandes economías en el transporte del material de construcción.

Veamos ahora la segunda ó sea la que vá al Ucayali.—Esta región tiene ya construídos ferrocarriles desde el Callao hasta el Cerro de Pasco, de los que se utilizarán doscientos cincuenta kilómetros, proyectándose 500 más para llegar al Ucayali. Esta última región ha sido sólo últimamente explorada; pero en mucho menor escala que la anterior; salvo la que corresponde al camino del Pichis, colonia de Oxapampa y el Perené.—Los ingenieros Delgado, Pérez, Capelo la han estudiado en una parte. El ingeniero Delgado hizo estudios que hoy han servido de base para otros posteriores. Los ingenieros Forcelius y Shonstrom por Huánuco; y los últimos del Perené hacia el Ucayali por los ingenieros Cipriani y Kauffman.

Pero se ha procedido con ligereza suma al adoptar una línea por determinada región, sin efectuar las exploraciones varias, estudiar las ventajas y consecuencias y defectos

que ofrecieran, antes de resolverse por cualquiera de ellas, pues esta es la región más difícil, por lo desconocida.

Buena cuenta se daba de ello el Gobierno, cuando á raíz de la aprobación de la ley de ferrocarriles de 30 de marzo de 1904, dictó sus dos primeros decretos con fecha 8 de abril firmados por V. E. que entonces desempeñabais el Ministerio de Fomento, por el primero de los cuales ordenábais se procediera por cuatro comisiones hacer los estudios preliminares, del Cerro de Pasco al Ucayali; del Alto Junín al Ucayali; de Oroya á Huancayo y de Sicuani al Cuzco.—Además se disponía el estudio de la navegabilidad del Pachitea, Ucayali y Tambo por el Ministerio de la Guerra y finalmente con buena y sensata resolución, finalizaba el decreto señalado para su oportunidad, el nombramiento de una comisión especial que resolviera sobre los estudios de las dos comisiones del Ucayali y los de navegabilidad, para “entonces” señalar la vía que debiera adoptarse.—El segundo decreto nombrando los ingenieros, no tuvo efecto, pues los ingenieros, Bustamante y Barreda y Blackord no aceptaron.

Se palpaban las dificultades de los estudios y, para proceder con acierto se dió el decreto de 10. de julio, nombrando una comisión consultiva para precisar los estudios que deberían hacerse y de la que formaban parte el señor Capelo, el señor Bustamante y Barreda, el que habla y otros.

Se ha alegado aquí, que el señor Capelo negó su concurso y renunció. Ya él ha explicado los motivos que tuvo. Por mi parte, diré, que no podía aceptarla mientras estaba pendiente una consulta que hice al Senado cuando se me nombró en comisión “ad honorem”, también, para ser ingeniero inspector de los ferrocarriles de Paita y Catacaos. El ingeniero señor Bustamante también renunció.—Se completó la comisión, y entonces de acuerdo con lo indicado por la comisión consultiva, se expidieron los decretos de 9 y 16 de agosto, para que se procediera por tres comisiones,—cuyo personal se nombraba el 16 de agosto,—hacer los “reconocimientos y estudios preliminares”: 1o. Carhuamayo, Paucartambo, Azupizú, Pichis y Puerto Victoria; 2o. Car-

huamayo, Pozuzo, Pachitea, más abajo del Puerto Victoria; y 3o. Cerro de Pasco, cordillera Huachón al Pachitea cerca de su desembocadura. Se seguía procediendo con todo el tino y sagacidad que tan complejo problema exigía.—Pero faltaba una ruta más por reconocer y el estudio de la navegabilidad y por recomendación de la junta consultiva, se procedió á dictar el decreto de 9 de setiembre, señalándose la ruta Cerro de Pasco-Huánuco, Tulumayo y Aguitia.

Nada definitivo parece que resultaba de todo esto, pues ocho meses, después y de acuerdo siempre con la comisión consultiva, se decretaba con fecha 16 de mayo de 1905: 1o. continuar los reconocimientos Huánuco-Tulumayo-Aguitia, hasta el bajo Ucayali; y 2o. reconocimiento de la ruta Perené á boca del Unini; y 3o. navegabilidad del Alto Ucayali, desde la boca del Unini hasta la del Pachitea.

Hasta estos decretos predominaba el buen juicio; se esperaba ver el resultado de estos dos reconocimientos Huánuco-Aguitia y Perené Unini y el estudio de la navegabilidad de los ríos para compararlos. Pero la comisión Forselius, del Tulumayo por datos inexactos sin duda, no tomó las alturas del Aguitia y con mil penurias salió al Pachitea por el Sugaruyaco—Los ingenieros Kauffman y Cipriani, por su parte y con mil tropiezos y contratiempos, y urgidos, pues ya se había presentado el proyecto de contrato de los ferrocarriles al Congreso que lo discutía, completaron su reconocimiento al Ucayali.

Véase, pues, cómo, con “un sólo” reconocimiento—el del Ucayali—sin el de los demás señalados en los decretos que he citado, sin poderse por consiguiente hacer las comparaciones, se ha procedido, con ligereza á los estudios que se están verificando, por la “única” de las cuatro diversas rutas que por el decreto citado se habían mandado reconocer,—pues la de Huánuco-Aguitia no se completó.

Si no se han verificado esos diversos reconocimientos señalados por la comisión consultiva, si no existen datos de comparación, hay razón para aseverar que ha habido precipitación y que se ha procedido á resolver sobre una ruta, sin más que el único reconocimiento, el “único”

que se ha ejecutado; y no es necesario tener muy grande experiencia ni muy grandes conocimientos para asegurar, que después de los actuales estudios, todavía se necesitarán hacer otros más. Algo más, en los actuales que se están verificando, los ciento setenta y un kilómetros á cargo del ingeniero señor Wood, sólo se ha contratado el estudio de los primeros 75 kilómetros; los 96 restantes entre Palca y Puerto Wertheimán sólo serán materia de un reconocimiento.

Además de este único reconocimiento, existe otro verificado por los ingenieros de la Compañía del Cerro de Pasco señores Kerr y Hartman, por cuenta de dicha compañía, que partiendo del ferrocarril del Cerro de Pasco, va á Oxapampa y por el Pozuzo á Puerto Victoria y al Ucayali.

Por datos fidedignos sé que este ha resultado un trazo fácil y de buenas condiciones.

Pero ya que se modificaba la ley del 904 sobre ferrocarriles con el proyecto de autorización, lo natural era, como lo han expuesto los honorables señores senadores por Arequipa y Ancachs, que se mandara al mismo tiempo practicar reconocimientos en el Norte y Sur, para hacer estudios comparativos, y escojer como resultado, la vía del Oriente que más conviniera para resguardar los intereses nacionales.

En resumen, la vía del Centro, Callao-Ucayali, tiene una longitud total de 750 kilómetros, de los cuales existen construídos 250 kilómetros, restando por construir, más ó menos 500 kilómetros, con gradientes de cuatro y medio por ciento en la parte ya construída, atravesando una cordillera de 4000 metros—gradientes y altura, que son fuerte valla al tráfico comercial.—La línea termina en Iparía, Ucayali, que según informe del marino peruano Stiglich sobre sus exploraciones publicadas en los documentos del departamento de Loreto, fija este punto para toda época del año, para navegación á vapor, con dos pies de calado.

Veamos ahora la tercera vía, la del Madre de Dios. Esta región ha sido muy conocida y explorada y explotada hasta por los incas. Muchos la han recorrido, bastándome recordar algunos nombres como el Coro-

nel Latorre, ingeniero Sr^{es}. Nystrom y Gobring, y más recientes el ingeniero del Vallec, nuestro malogrado compañero Coronel Fernández y últimamente el padre Zubieta y mi estimable amigo el honorable senador Llosa, quien parece haber acertado con las más importante y feliz exploración y reconocimiento. Del resultado de estas exploraciones se señalan tres rutas desde un punto del ferrocarril del Cuzco al Madre de Dios:

1o.—Tirapata á la boca del Tambopata, camino de la Inca Mining, 625 kilómetros, parte carretero, parte de herradura y parte de navegación peligrosa;

2o.—El del Padre Zubieta, del Cuzco por el Tono-Piñipiñi hasta el puerto Agripina, sumamente accidentado y que llega á un punto que no es navegable en toda época del año, con un largo de 260 kilómetros, y

3o.—Por último, la ruta Llosa que ha llenado un gran vacío en el mapa de esa importantísima región aurífera, que mide desde Urcos al Madre de Dios 250 kilómetros, cruzando tan solo unos cerros de 980 metros de altura sobre el nivel del mar, á través de una región salubre y que va á terminar en la boca del río Colorado, con fondo de más de dos metros, en toda época del año.

La distancia total desde Mollendo al Madre de Dios es, por la vía más corta de 1000 kilómetros.

A pesar de su longitud, esta línea es esencialmente comercial, pues absorbería, por su posición y baratura relativa de fletes, todo el comercio del jebe de la hoya del Madre de Dios que hoy lucha con la salida por el río Madera en un viaje de 3000 kilómetros, demorando desde el Pará 232 días de subida y 72 días de bajada y con un costo de Lp. 80 por tonelada, mientras que por Mollendo sólo recorre 1000 kilómetros demoraría con ferrocarril sólo cinco días y á un costo más ó menos de Lp. 13.0.00.

Tenemos pues las tres grandes líneas al Oriente con sus distancias:

Vía del Norte 600 kilómetros, 2 por ciento máximo de gradiente

Vía del Centro, 750 kilómetros 4 por ciento máximo de gradiente.

Vía del sur, 1000 kilómetros.

Costo de transporte en cada uno

de estos ferrocarriles, basado en el costo actual, reducciones posibles, dependiendo principalmente de sus gradientes:

600 kilómetros, vía del norte, por tonelada S. 18 á S. 60.

750 kilómetros, vía del Centro por tonelada, S. 70 á S. 114;

1000 kilómetros, vía del sur, por tonelada, S. 45 á S. 120.

Estos precios ó tarifas están tomados de las mayores reducciones que hoy se han hecho y basados en posibles reducciones, dependiendo principalmente de las gradientes; y para que se vea todo el efecto que pueden ejercer tanto en el costo del transporte, como en el volumen ó capacidad, de un ferrocarril, basta presentar la siguiente consideración: Una locomotora de 32 toneladas de peso puede arrastrar, á nivel, un tren de dos mil toneladas. Esta misma locomotora, en una gradiente de dos por ciento, sólo arrastraría 213 toneladas; y en una gradiente de cuatro y medio por ciento, sólo arrastraría 81 toneladas. Por manera que, con gradiente de 2 por ciento, se obtiene un resultado de 263 por ciento del que se obtiene en la de 4 y $\frac{1}{2}\%$. Así es que si en el ferrocarril de la Oroya un tren solo puede llevar 50 toneladas, en el ferrocarril del Norte podría llevar 131 $\frac{1}{2}$ toneladas.

Pero no es esta tan sólo la ventaja obtenible; el costo de conservación de una línea depende en gran parte de sus gradientes. He verificado, de las cifras publicadas para la Peruvian, para saber los gastos de conservación en sus ferrocarriles Central, del Sur y de Piura y el resultado que arroja el promedio de tres años, es:

Para el ferrocarril de Piura Lp. 136 por kilómetro.

Para el ferrocarril del Central, Lp. 633 por kilómetro.

Para el ferrocarril del Sur, Lp. 166 por kilómetro.

Podríamos casi asegurar, que el costo de conservación para la prolongación al Ucayali, llegaría casi al promedio señalado para el Central; y entonces, los 500 kilómetros necesitarían para su conservación, un desembolso por lo menos de Lp. 300,000 por año, mientras pasáran los años para que llegara á ser pro-

ductivo. ¿Es sensato lanzarse en esta construcción solo por sus ventajas estratégicas, que pueden obtenerse con la construcción de la vía del Marañón, donde habría un puerto arsenal, una zona militar, con todos los recursos y el alcance del cable y del telégrafo, para comunicar y ordenar la salida inmediata de una expedición; ó teniendo como se tiene ya, la comunicación al Sur y la zona en la que ya se ha ejercitado ó verificado la prueba de enviar fuerzas hasta Tambopata?

No, Excmo. señor, no estamos en condición de mantener líneas puramente estratégicas; debemos proceder á construir las que reunan esta condición á la de ser líneas, esencialmente comerciales, y estas son indudablemente las líneas de Paíta al Marañón y del ferrocarril del Cuzco al Madre de Dios. No olvidemos tampoco que la primera, la del Marañón es urgente urgentísima ejecutarla sin pérdida de tiempo, bajo la pena de ver empuñado el centro de nuestro comercio de Iquitos y de todo el corazón del Perú por el ferrocarril del Curaray, para el que ya se ha convocado postores, y todas las otras consecuencias fatales para nuestro Oriente que se desprenderán de que ese ferrocarril se ejecute antes que el de Paíta.

En la región del Madre de Dios, también tenemos el peligro, aunque no tan inminente, de la construcción del ferrocarril de La Paz á Puerto Pando.

Estas son ligeramente condensadas, algunas de las razones principales que me han decidido á declararme en contra del empréstito que ahora se solicita, y porque veo que el Gobierno va á dedicar estos fondos á una obra que no tendrá resultado inmediato alguno, recargándonos con un fuerte desembolso para su conservación, y porque además no serán suficientes los fondos, como ampliamente se ha comprobado, ni para la construcción de esa línea.

Yo creo, además, Excmo. señor, que debemos en estos momentos dejar constancia plena de nuestro voto, porque indudablemente, que la opinión pública, nos tomará debidamente cuenta de él.

Los medios para construir los ferrocarriles se encuentran dentro del presupuesto mismo. Reduciendo

nuestros gastos, llegaríamos á obtener, sin mayores esfuerzos, economías por Lp. 200,000 que, agregadas á la suma señalada ya para ferrocarriles, nos permitirían emprender en la construcción, por cuenta del Estado, de más de 100 kilómetros por año; y si hacemos las construcciones subvencionando con Lp. 1500 cada kilómetro, se podría, con la misma suma construir más de 270 á 300 kilómetros cada año.

No se necesita entrar por el camino de los empréstitos, en los momentos que se nos presenta ofertas para construir los ferrocarriles de Huacho y de Chinbote, y de Pisco; en momentos que la Peruvian Corporation, comprendiendo ya su equivocada política de oponerse á la introducción de capitales, se muestra ansiosa de construir los 160 kilómetros y otros más.

Apelaría al recto criterio y clara inteligencia, á la clarividencia de los honorables señores para no precipitarse á aprobar el proyecto.

No puedo menos que recordar en este momento las palabras que el notable estadista Norte Americano Mr. Elihu Root pronunció en la recepción con que lo honramos. Todavía resuenan en este histórico recinto sus memorables frases: "La tarea del legislador es difícil y de cabeza. Los gobiernos no pueden hacer la riqueza; los gobiernos no pueden crear empresas, industria, prosperidad; pero, un Gobierno juicioso puede dar esa seguridad á la propiedad, á los frutos de las empresas, á la libertad personal, á la justicia, que abre las puertas á las empresas, que estimula la industria y la actividad comercial; que trae al capital y la emigración á las playas del país escasamente poblado y que avalora los grandes esfuerzos del espíritu humano aplicado al desarrollo de los recursos del país.

"¡Cuán difícil, sin embargo, es esta tarea! Así como el ingeniero que maneja una máquina grande y complicada no suministra él mismo la fuerza motriz, ni hace la tarea, pero, puede arruinarla por un errático giro de la palanca, así el Cuerpo Legislativo, aunque no pueda por sí mismo hacer lo que el pueblo debe hacer, puede producir incalculable miseria y ruina por una legislación mal aconsejada, inconsiderada é indiscreta".....

No apliquemos mal la palanca, honorables señores, no le demos el errático giro, aprobando el empréstito errático giro que pueda "producir incalculable miseria y ruina por una legislación mal aconsejada, inconsiderada é indiscreta".

No quiero contribuir con mi voto á producir ese lamentable resultado: estoy por el nó. (Aplausos y otras manifestaciones en la barra).

El señor **Elguera**—La ilustrada y levantada discusión que por espacio de 20 días ha habido en esta honorable Cámara al tratarse del asunto que se está votando, me ha hecho ratificar la certidumbre que me asiste de la necesidad que tiene el Perú de construir un ferrocarril al Oriente. En la discusión que ha habido, todos los señores senadores que han apoyado el proyecto del Gobierno y los que lo han combatido, están de acuerdo en la necesidad de que ese ferrocarril se construya, y como el objeto de la autorización es para dar cumplimiento á la ley de 1904, y como por otra parte, confío en la pureza y honradez de la administración pública, estoy por el sí.

El señor **Echecopar**—Por el sí, con idénticos fundamentos de los que acaba de expresar el honorable señor Elguera.

El señor **Falconí**.—Excmo. señor: Suplico á V. E. y al honorable Senado, se sirva concederme unos breves instantes para exponer los fundamentos del voto que estoy llamado á emitir.

Tengo para mí, que el proyecto que se debate, entraña cuatro puntos principales relacionados íntimamente con el decoro nacional, con el cumplimiento de una ley, con la prosperidad del país y con un voto político.

Voy á explicarme.

El rechazo de la autorización para el empréstito, importaría la más solemne declaración de que el Perú, no está en condiciones de celebrar contratos y que su firma no merece la confianza que ha podido rodearle los 11 años de paz de que viene disfrutando, con admiración y aplausos de propios y extraños. Muy al contrario, la sola circunstancia de que respetables firmas de diferentes nacionalidades, se hayan disputado el honor de invitar un empréstito,

abriendo sus áreas, para atender con sus fondos á la construcción de los ferrocarriles, habla muy alto del crédito del país.

No contribuiría, pues, Excmo. señor, á tal declaración, no solo depresiva, sino humillante para la República; no sería mi voto el que justificase la duda acerca del cumplimiento de sus pactos, ni prestaría su concurso á confirmar la especie de que el Perú, es incapaz de resurgir y que está condenado á un vergonzoso estacionarismo, como dura expiación de sus pasados extravíos. ¡No, Excmo. señor, mil veces nó! Los hombres, como los pueblos y las naciones, propenden indefectiblemente á su regeneración y el Perú, por fortuna, se encuentra en este camino. La firma del Perú, leal y honrada ayer, aún en medio de sus inmerecidas desastres, lo es también hoy, lo será mañana, porque su Gobierno y Congreso, gobernantes y gobernados, no han olvidado, ni renunciarán jamás, la conciencia tradicional de su propia dignidad!

Además, debe tomarse en cuenta, que el proyecto de autorización presentado por el Ejecutivo, no es sino un corolario inevitable de la ley de marzo de 1904, que manda la construcción de los ferrocarriles, dándose preferencia al del Oriente; de manera que al concederse la autorización, no habríase hecho más que complementar la aludida ley; resultando de esto, que la demanda del Gobierno, es procedente con exigencia absolutamente legal.

La aplicación de los fondos, del empréstito, á la construcción de los ferrocarriles, es de manifiesta utilidad nacional.

Efectivamente, señor Excmo., ha pasado á ocupar el rango de axioma sociológica que la prosperidad de los estados, se valoriza por el acercamiento de unos pueblos con otros, de unas comarcas con otras, de unas familias con otras, cuyos sentimientos, ideas y esfuerzos, constituyen un admirable eslabón, que afianza, cada vez más, un positivo progreso.

Libre hoy la Nación de sus rencillas domésticas, marchó al buen fin, el pueblo peruano, que marcha bajo la sombra del frondoso árbol de la paz, arraigándose cada día en el convencimiento de que á su beneficio

amparo, se encuentra el progreso; descartado el país de las dificultades con sus vecinos, cuyas diferencias están libradas al arbitraje, ese gran código, que es la valiosa conquista de nuestro siglo, no puede ser más propicia la ocasión, para preocuparse en facilitar las vías de nuestro rico territorio, á fin de colocar al Perú, sobre el nivel que le corresponde entre las naciones del continente sud-americano.

Tenemos, Excmo. señor, en el Oriente peruano, innumerables hermanos, que sienten la nostalgia de los suyos, sin poder salvar las distancias que los separan de sus hermanos del occidente, que más afortunados, disfrutan de los provechos de la civilización, mientras aquellos experimentan tan penoso entredicho apenas si arrastran una existencia, saturada de amargas privaciones, sin las dulces intimidades de la familia en masa, sin el calor de sus cariños, sin escuchar de cerca, los violentos latidos de su pecho amante.

Su sangre de nuestra sangre, corazón de nuestro corazón, para no preocuparnos seriamente de su porvenir.

Por ventura, señor Excmo., sería oble, sería justo, humano siquiera, que el Perú, pudiendo y debiendo con deber imperioso, proveer al acercamiento de sus miembros dispersos, se cruzase de brazos, contemplando impasibles tan dura situación, sin poner de su parte todos los recursos tendentes á mejorar sus destinos?

Una madre, Excmo. señor, en las condiciones de nuestra República, se habría esforzado, habríase sacrificado, demandando auxilios para ponerse en contacto con los suyos, que en mortificante silencio, afronta serios quebrantos, que tanto tienen de cruel, como el infortunio.

Mucho me temo, que un aplazamiento más en la construcción del ferrocarril al Oriente—pues se ha desperdiciado mucho tiempo—sea causa de desmembraciones territoriales, acaso Loreto, que tiene derecho á nuestros sacrificios, acabar por dejarse vencer por sugerencias separatistas. He aquí lo inaplazable de este ferrocarril.

He manifestado también, que el proyecto envuelve un voto político,

y así lo es en efecto. Es de elemental justicia, que quien manda ó impone una obligación, está en el caso de rodear á su mandante, de todos los medios conducentes á reanudarla; el Excmo. señor Pardo, fué elegido por los pueblos de la República para la gerencia de sus destinos, es así que para la consecución de éstos, ha menester de medios apropiados al efecto, es claro y debemos concluir con lógica rigurosa que los pueblos ó sus representantes, deben concederle todas las facilidades para el debido lleno de su cometido.

Si pues el Gobierno actual, no ha burlado las esperanzas del país; si hasta hoy viene preocupándose con inteligente labor, en todos y cada uno de los ramos de la administración pública, cumpliendo así su promesa hecha á la Nación, en momentos solemnes, es de estricta justicia, facilitarle todo género de franquicias para el desenvolvimiento de su programa administrativo y tratándose de los ferrocarriles, acordarle la autorización solicitada.

Yo no conceptúo, como alguien, Excmo. señor, que la ley de marzo de 1904 tuviese por objeto, más que la satisfacción de una necesidad nacional, la de justificar los impuestos, á raíz de su establecimiento. Si la verdad debe ocupar siempre el lugar que le corresponde, debemos convenir en que aquella fué el exponente genuino de arraigadas convicciones y de beneficiosos rumbos, que distinguían los actos del Gobierno del inolvidable señor Candamo, quien para prestigiarse ante el país y encubrir el alza de los impuestos, no necesitaba por cierto, revestirse con el ropaje de la citada ley, pues sus méritos relevantes y el suficiente valor moral para asumir la responsabilidad de sus actos, lo ponían, desde luego, á cubierto, de cualesquiera suspicacia.

Su honradez y hombría de bien, habríanle hecho repudiar un procedimiento tan indigno del ciudadano y del primer magistrado de la República.

Y ya que de justicia se trata, destaquémosla en el anchuroso horizonte de la más estricta imparcialidad.

Si en el poderoso cerebro, del ventajosamente reputado estadista señor de Piérola, encontró asidero la idea del ferrocarril al Oriente, pues para él entonces, las puras rosas de un cariñoso recuerdo; si el

grande hombre público señor Candamo, le dió forma viable con la ley de 1904, para él y sobre la urna funeraria que encierra sus tristes despojos, consagrémosle la siempre viva de la apoteosis y si el progresista y más joven de nuestros mandatarios, pretende con firmeza inquebrantable, convertirlo en una realidad verdaderamente gigante, ¿para qué negarle, por qué no colocar en su noble pecho, los laureles de la victoria?

Escatimarle pues, un voto de confianza, á manera de retribución ingrata por sus honrados anhelos, es algo que mortifica, algo que hiere las más delicadas fibras del patriotismo, algo que no se aviene con la dignidad del Parlamento del Perú.

Confieso Excmo. señor, que tengo á honra de ser partidario del actual Gobierno, aunque alejado de sus intimidades por sistema y por carácter y lo acompañaré en todo aquello que se relacione con el adelanto del país, pues estimo como deber del representante, secundarlo en sus iniciativas; de otra manera no concibo como pueda un Gobierno desarrollar su programa ni llevarlo á la práctica, si éstas no han de merecer el apoyo de los legisladores.

Esta es mi profunda convicción al respecto.

Y no se crea, Excmo. señor, que mi filiación política influya en alguna manera para mantenerme en este criterio. Evidentemente que no, Excmo. señor: al incorporarme en el Congreso de mi patria como el último de sus miembros, postrado delante de la sagrada imagen del Salvador, honrado con la autorizada presencia de este ilustre Senado y con la mano puesta sobre los santos evangelios juré ofrendarle el contingente, si pobre, pero bien sincero de mi decidida voluntad, junto con las protestas de nunca deshonrarla, ni jamás traicionarla en aras de estardos intereses. Si hay circunstancias, en las que el hombre habla con su conciencia, será, á no dudarlo, en situación análoga á la presente. No la he traicionado hasta hoy, no la traiciono en este momento.

Para mí Excmo. señor, la verdadera política, debe actuar sobre el orden, dentro de la paz y de la unión, que son factores poderosos en el engrandecimiento nacional: no acepto por tanto la política sino den-

tro de la órbita de las conveniencias públicas, de las aspiraciones legítimas.

La política menuda, la política personalista que casi siempre todo lo malea y empequeñece, debiera ser proscrita como atentatoria á los supremos derechos de las sociedades y con un anacronismo en la época que atravesamos. Antes que la política, Dios y la patria es mi credo de representante.

Conste pues señor Excmo. que el móvil de mi voto, está muy por encima de todo compromiso partidista y al declararlo así, me someto gustoso al fallo de la historia, bien seguro de que su veredicto, siempre desapasionado, cada vez imperturbable y absolutamente justiciero, no condenará á los que como el que habla, proceden inspirados por un sano propósito, persiguiendo un bello ideal y con los sentimientos del más puro patriotismo.

Por éstos fundamentos me pronuncio por la autorización solicitada.

Estoy por el sí.

El señor **Ganoza**.—Excmo. señor: Con la prolongada discusión á que viene dando lugar este asunto no solamente en las Cámaras sino fuera de ellas, tratándose de su conveniencia ó inconveniencia, me parece que ha habido tiempo suficiente, á fin de que los honorables señores representantes puedan decidirse sobre si deben ó no estar en favor de esta autorización.

De la discusión que ha tenido lugar en estos ocho meses, se ve claramente que la mayor parte de los representantes están de acuerdo en dos puntos capitales. Es el primero, que los ferrocarriles son un factor importante para el progreso del país, punto indiscutible; el segundo de que para verificarlos de manera rápida se necesita recurrir á empréstitos, como se ha hecho en otros casos análogos, en casi todas las naciones, porque de otra manera, esas obras no se podrían ejecutar sino paulatinamente. Difieren algunos honorables señores en ciertas modificaciones que creen conveniente introducir en la autorización: modificaciones que han sido perfectamente bien interpretadas en el luminoso dictamen del H. señor Reinoso, digno representante por Arequipa;

pero yo creo, que después de esta discusión y como el Gobierno, en quien tengo demasiada confianza no puede querer realizar nada que sea contrario á los intereses del país, si se inspira, como tiene que inspirarse, en las altas conveniencias nacionales y estudiándolo fría y desapasionadamente, como debe estudiarse este asunto, cree que esas conclusiones del dictamen de minoría son dignas de tomarse en consideración, no las dejará de tomar en cuenta, porque verá que así llega directamente al fin que persigue en bien de los intereses de la nación.

Es por esto, que me pronuncio abiertamente en favor de la autorización, aceptando en esencia las razones del dictamen del honorable señor Reinoso, porque no puedo creer que el Gobierno las deje de tomar en cuenta, en bien de los intereses nacionales. Creo que no se debe negar esta autorización al Gobierno en este caso, y aparte de otros razonamientos, tengo uno último, que influye en mí para estar á favor de la autorización, y es el siguiente: he estado últimamente en mi departamento y he podido apreciar la opinión de mis representados y puedo afirmar en esta honorable Cámara que la mayoría del departamento de La Libertad está en favor de él; estoy por el sí. (Prolongados aplausos.)

El señor **Ingunza**.—Sí, reservádome fundar mi voto en secretaría.

El señor **Irigoyen**.—Excmo. señor: La autorización solicitada por el Poder Ejecutivo, para dar cumplimiento á la ley de ferrocarriles de 1904 y su complementaria de 1905, mediante la emisión de un empréstito exterior de tres millones de libras esterlinas es procedente, conforme á la constitución de la república y las prácticas parlamentarias; y su otorgamiento no debe subordinarse, á mi juicio, á la conclusión de los estudios q' se hacen para la construcción de cada una de las líneas ordenadas, desde que esos estudios no son del resorte del Congreso.

Lo que el Gobierno solicita, por otra parte, si se examina serenamente, no viene á ser sino la ampliación del artículo 30. de la citada ley de 1904, que lo autoriza para emplear alternativamente, diversos medios,

construcción de los ferrocarriles decretados, afectando, en todos los casos, la renta proveniente del impuesto al tabaco; y entre esos medios uno de ellos es, el de la emisión de bonos, dentro ó fuera del país, agregando á la expresada garantía la de los ferrocarriles que se construyan.

Entre garantizar la emisión de bonos con la renta del tabaco, y emitir un empréstito exterior con la misma garantía, no hay diferencia sustancial. La garantía del Estado, ya sea directa ó indirectamente, tiene que darse en ambos casos, y en ambos también, la renta del Estado quedará afectada.

Se puede, pues, decir sin violencia, que la autorización de que se trata está comprendida en la ley de ferrocarriles de 1904; con la modificación favorable, de que en el proyecto se señala un límite de 92 $\frac{1}{2}$ % para la emisión del empréstito y de 7 % para el servicio, al paso que en la citada ley, es del 90 por ciento y 8 por ciento, respectivamente, para la emisión y servicio de los bonos.

Pero el punto verdaderamente capital para resolver este asunto se reduce á saber si el Gobierno merece ó nó la confianza necesaria para que el Congreso lo invista de la autorización que ha solicitado. No sería ésta la primera muestra de alta confianza que el Congreso le otorgara. Ya en la legislatura de 1905 le autorizó ampliamente, sin las restricciones ni taxativas que tiene la autorización de que nos ocupamos, para arreglar á firme las cuestiones pendientes con la Peruvian Corporation; y es sabido que á pesar de comprender la conveniencia de ponerles inmediato término, ha preferido que caducara la autorización á celebrar un arreglo que, á su juicio, no correspondiera á los dictados de la justicia ni á la satisfacción de los derechos que cree tener el Perú. El Congreso ha podido, pues, apreciar el alto concepto que el Gobierno tiene de sus deberes y responsabilidades, y de la rectitud, circunspección é inflexibilidad con que procede en todos sus actos; y debe tener plena confianza en que, si esta autorización llega á otorgársele, no sacrificará con ella los intereses públicos, sino que, por el contrario, ob-

servando la misma patriótica conducta que en el caso citado procurará ejercitarla, de manera que satisfaga la aspiración general de la república; y muy especialmente del departamento de Junín, que tengo la honra de representar, por los inmensos beneficios que reportará del ferrocarril al Oriente y del de la Oroya á Jauja y Huancayo. El Congreso, concediendo la autorización que el Gobierno solicita, le habrá dado los medios de construir los ferrocarriles que con tanto entusiasmo decretó, como obras inaplazables y de excepcional importancia; asegurando así la integridad territorial del Perú, estableciendo vínculos estrechos entre la metrópoli y la región oriental, desarrollando el comercio y las industrias y acrecentando la riqueza pública y privada.

Por estas consideraciones, que constituyen el fundamento de mi voto, estoy por el sí.

El señor **Luna**.—Excmo. señor: El proyecto de empréstito que en este momento se vota importa un voto de confianza al Gobierno por constituir dicho proyecto su programa político: en esta virtud, el que he de emitir ha de ser también un voto esencialmente político.

Habiendo contribuido con toda adhesión y entereza, ya en mi condición de simple ciudadano, ya en la de representante, al establecimiento del régimen actual, no puedo negarle mi confianza. Estoy por el sí. (Aplausos.)

El señor **Sosa**.—Excmo. señor: Había pensado hacer la declaración sencilla de mi voto aprobatorio de la autorización de que se trata; pero ya que se cree que esta puede obedecer á conceptos de cierto orden, de miras limitadas, voy á manifestar en pocas palabras el criterio que lo ha informado.

Yo no he tomado parte en el debate como lo ha hecho notar el H. señor Rodolfo, y no lo he hecho por la principal razón de no considerarme competente en la materia, por no poseer la notable ilustración de su señoría, ni disponer del útil recurso de imaginación; por eso me he limitado á seguir con gran interés la discusión tan amplia como ilustrativa producida alrededor del proyecto de autorización solicitado por el Ejecutivo para la contratación del

empréstito de Lp. 3.000,000 destinadas á la construcción de ferrocarriles, y debo comenzar por declarar, ante todo, la viva satisfacción que siento al ver que, cuando se ventila en los altos poderes del Estado asuntos de gran trascendencia para la vida económica y política del país, las altas competencias, los sentimientos del patriotismo y aun los intereses de los partidos políticos concurren como factores de indiscutible importancia, llevando al ánimo de los que escuchan con interés desasapasonado, los elementos de un criterio independiente.

El resumen de los brillantes disquisiciones habidas en esta H. Cámara y en la Colegisladora, puede condensarse en los siguientes puntos, que yo estimo como verdades incontrovertibles:

1o. Que hace más de 40 años los sabios, los estadistas, los geólogos, los simples viajeros, todos los q' por algún motivo han recorrido nuestro territorio, están acordes en declarar que el progreso y engrandecimiento del país, tiene que desenvolverse con movimiento expansivo partiendo de la zona central; porque allí la naturaleza ha condensado su riqueza en tal abundancia que, como de las entrañas de un cuerpo, llevarán la vida á todos los ámbitos del territorio nacional.

2o. Que siendo verdad inequívoca que la dificultad de la comunicación ha sido la valla insuperable que ha detenido por siglos el progreso en todo el territorio central, la construcción de ferrocarriles es el primer paso con que se ha de iniciar su desenvolvimiento industrial y económico.

3o. Que la prosperidad actual del país se sustenta sólidamente en el progreso rápido de las industrias, al amparo del orden y la paz, en el incremento de los rentas fiscales de donde se deriva el aumento efectivo del crédito interior y exterior del Estado; y

4o. Que sólo la ofuscación q' produjese un pesimismo incorregible, puede impedirnos conocer que las condiciones actuales del Perú son en todo propicias para que el Gobierno que dirige hoy los destinos del país, emprenda con entera confianza la solución de un problema que constituye el desideratum de las aspiraciones del patriotismo.

No conviene, Excmo. señor, q' me

detenga en estos momentos en manifestar la gran importancia q' en orden gerárquico tienen todos los otros ferrocarriles en expectativa, cuya ejecución convertirá en hechos el ideal de todo peruano. En declarar que estoy convencido de la bondad del contrato de empréstito que respetabilísimos personajes políticos, de competencia ejecutoriada, han demostrado con luz meridiana, tanto en la H. Cámara de Diputados como en esta de Senador s. Menos podré detenerme en averiguar si el Gobierno, ejecutor de la ley, va á dar ó no principio á los trabajos en la estación en que la ciencia, la técnica y su conciencia se lo imponen. No, Excmo. señor, declaro solamente que de los puros antes señalados deduzco: que la necesidad de comunicar el litoral del Perú con los territorios del centro es vital é inaplazable; que la vía del centro prima sobre las demás, y que la potencia económica actual del país le permite sin el menor recelo.

Toca, pues, llevarla á cabo al Gobierno de hoy, consciente como pocos de sus actos, digno de la confianza que las personas que lo componen inspiran á la Nación, digno también de las tradiciones del partido político que representa; y que será celoso del único juicio siempre justo y severo, del veredicto de la historia.

Declaro, pues, Excmo. señor, que con criterio propio, informado en amplia y luminosa discusión, y siguiendo los dictados de mi conciencia estoy por el sí.

El señor **Navarrete** — Excmo. Sr: He seguido con vivo interés el debate prolongado que se ha sostenido con motivo del proyecto del Gobierno sobre empréstito de tres millones de libras; lo he seguido con el objeto de formarme una convicción propia, honrada y desligada de todo compromiso y he comparado hasta donde me ha sido posible las razones aducidas por una y otra parte: pero en mi concepto han quedado en pie muchos de los argumentos aducidos de parte de los que combaten el empréstito y ésta es la razón que tengo para votar en contra de él (aplausos). No estoy por el empréstito ni tampoco por la modificación que ha propuesto la Comisión en minoría. Voto, pues, en contra.

El señor **Olaechea** — Excmo. Sr: El porvenir del Perú depende de la

resolución favorable ó adversa que adopte el Senado en estos momentos solemnes. Por lo mismo, yo debo fundar mi voto con la más absoluta independencia, expresando la opinión que he formado en este grave y delicado asunto. Ese voto no es la expresión de un perjuicio partidista, porque no se trata en este momento de nada que interese á la política de los partidos representados en la Cámara. La cuestión tiene en sí misma un carácter muy elevado, es de la más alta importancia, y por lo mismo debemos meditar qué la resolución que se tome se roza esencialmente con la vida nacional.

Debo declarar, Excmo. Sr., q' no soy enemigo de las autorizaciones al Poder Ejecutivo, ni tampoco soy enemigo de los empréstitos. En principio y en la práctica se demuestra que esas autorizaciones son muchas veces necesarias para la administración regular del estado. La autorización para levantar empréstitos está dentro de los límites constitucionales: sin embargo, yo no puedo votar en favor de la autorización, y no voto, Excmo. Sr., no porque me falte confianza en las personas que forman el Poder Ejecutivo, no; voto contra la autorización por el objeto á que se dedica el empréstito; porque en mi concepto es de una relativa enormidad; por la imposibilidad que hay de que con la suma que se obtenga se realicen las obras que se proyectan; y finalmente porque no se ha demostrado que se tengan los datos y estudios necesarios para resolver el problema de que se trata, como es de desearse, datos y estudios que no existen y que el Congreso tiene el derecho de exigir.

Por todo esto creo que mi voto, favorable á la autorización, dañaría á la Nación y dañaría al mismo Poder Ejecutivo.

La historia, Excmo. Sr., es la escuela en que se forman los individuos y los pueblos; nadie puede olvidar impunemente sus sabias enseñanzas. Los hombres que no tienen experiencia propia, deben inspirarse en la experiencia ajena cuando tienen sobre sí la enorme responsabilidad de dirigir á los demás.

El Perú tiene una experiencia muy amarga y muy desgraciada de lo que significan los abusos del crédito, abusos que casi han comprometido la

existencia nacional. No es oportuno que yo recuerde en este momento nuestras desgracias pasadas, ni las causas que nos condujeron a esta situación.

La verdad es que el Perú, como un pródigo atolondrado, abusó del crédito y cayó en la mas espantosa bancarrota: este es el hecho. Ninguna nación en circunstancias normales ha celebrado empréstitos superiores á los ingresos de su presupuesto. El crédito no se compromete sino cuando una necesidad lo justifica y nunca fuera de los límites que marca la prudencia.

Para ejecutar obras públicas de urgencia indemostrada no se compromete el crédito jamás. El Perú se propone levantar un empréstito superior á los ingresos de su presupuesto, para hacer el ferrocarril al Oriente, es decir, un ferrocarril que se ha probado que no está estudiado, que no se conoce, de modo cierto, el punto preciso de donde partirá y el punto á donde ha de llegar; no se conocen los lugares que ha de recorrer, las dificultades que se tienen que vencer en su ejecución, los gastos que ocasiona la conservación de ese ferrocarril, en una palabra no se conoce ninguno de aquellos datos que son indispensables para resolver un problema tan completo como este.

¿Quién puede asegurar cual será el costo del ferrocarril proyectado? No se conocen los estudios, no se conocen los presupuestos de esa obra. ¿Quién puede decir cuánto importaron los gastos de conservación de ese ferrocarril? y yo pregunto: ¿qué hará el Perú si la suma del empréstito es insuficiente como tendrá que ser, para construir el ferrocarril al Oriente? ¿El Congreso autorizaría la contratación de un nuevo empréstito?

Yo no creo, Excmo. señor, que la ejecución de la ley de ferrocarriles, ó sea la ley de 1904, requiere precisamente la celebración de un contrato de empréstito; los medios ó procedimientos señalados para la ejecución de las obras están determinadas en la misma ley, y precisamente no está comprendido en ellos el de la contratación de un empréstito. Esto se ha demostrado de manera concluyente; pero avanzo más todavía y digo que en mi concepto, si la cele-

bración de un empréstito de 30 millones, superior á las fuerzas del país, fuera necesaria para dar cumplimiento á la ley de 1904, esa ley sería absurda y debería modificarse. Mi convicción más íntima es esta: que el empréstito va á conducirnos indudablemente á la ruina fiscal, y mi deber me prescribe estar en contra de la autorización. La historia tiene en estos momentos fija su mirada sólo para enseñar á las generaciones futuras la manera como los hombres de hoy cumplen con sus deberes públicos. Ante ella y obedeciendo la voz de mi conciencia, voto por el no.

El señor Orihuela—Excmo. señor: Estoy por la aprobación del empréstito y voy á expresar en brevísimas palabras el fundamento de mi voto.

Cuando el partido civil, al que pertenezco, tomó las riendas del gobierno colocando á su jefe don Manuel Candamo en la presidencia de la República, ofreció emprender la construcción de ferrocarriles por cuenta del estado. Quiero recordar á mis honorables colegas q' uno de los primeros pasos del señor Candamo fué retirar del Congreso el proyecto de los pliegos extraordinarios del presupuesto que había presentado el gobierno anterior, á fin de introducir en ellos las iniciativas necesarias para que el Congreso votase fondos con que atender á las nuevas obras y á los nuevos servicios que proyectaba la administración pública. Vinieron los nuevos pliegos del presupuesto extraordinario y no se consignó en ellos partida ninguna para construcción de ferrocarriles. Era entonces V. E. Ministro de Fomento, y el que habla miembro de la Comisión de Presupuesto. Tuve la honra de presentar dictamen en minoría pidiendo la desaprobación de los pliegos presentados, á fin de que las nuevas rentas que se habían creado alzando la tasa de los impuestos y estableciendo otros nuevos, no se empleasen únicamente en sueldos y gastos para adoptar personal y material á los nuevos servicios de la administración pública proyectados entonces sino que se empleasen principalmente en la construcción de ferrocarriles. Pedí, como literalmente consta en mi dictamen, que se enmendasen los rumbos del Gobierno. Tuve la satisfacción, de ver presen-

tado por V. E., como Ministro de Fomento el proyecto de ley de ferrocarriles; tuve la satisfacción de verlo aprobado casi por la unanimidad del Congreso, después de uno de los más amplios é ilustrados debates que han honrado los anales parlamentarios del Perú y en el cual todos los representantes, sin distinción de colores políticos, nos hemos disputado la honra de contribuir con el mayor celo á la aprobación de un plan de ferrocarriles que considerábamos el más acertado para el engrandecimiento de la patria y en el cual fincábamos nada menos que nuestra integridad territorial en el Oriente y la propulsión de un gran movimiento de progreso material y moral.

Tengo hoy la satisfacción, excelentísimo señor, de contribuir con mi voto á la aprobación del empréstito de tres millones de libras que garantiza la construcción de esos ferrocarriles.

No participo de los temores de algunos de mis honorables colegas que, recordando la negra historia de los empréstitos de don José Balta y de don Nicolás de Piérola, hacen los fatídicos augurios para el presente. No soy tan pesimista que crea, excelentísimo señor, que no hemos adelantado nada en moralidad política y administrativa; esos pesimistas son como la mujer de Lot, verdaderas estatuas de sal que solo miran el pasado.

Abrigo, sí, el temor de que los 30 millones de soles no sean bastantes para la construcción de todos los ferrocarriles, porque por mucho que se estudie el del Oriente, siempre será incierto, aunque dentro del límite moderado, el valor de la construcción de ese ferrocarril. Pero esto no me detiene á prestar mi aprobación al empréstito, porque si fuera preciso gastar el doble ó el triple del presupuesto por llevar los rieles al Ucayali, no vacilaría en el gasto. Con este ferrocarril sucede lo que con el pecio del rescate de Taena y Arica. Si Chile nos exigiera 20 millones para devolvernos esas provincias, se los daríamos, y si nos exigiese 30 millones se los daríamos también. El ferrocarril al Oriente es como el precio de su rescate; el Perú tiene que pagarlo cueste lo que costare. Una pulgada de territorio

en el Sur, en el Norte ó en el Oriente es igualmente cara, igualmente digna del amor de la Patria.

Colocado el Brasil en la boca de nuestro río y teniendo á su disposición estos caminos que andan, y como gráficamente se ha llamado para denotar su importancia, nos ha vencido en ocupar y colonizar las tierras amazónicas, y nos ha vencido sin esfuerzo por el curso natural de las cosas; porque nosotros no tenemos acceso á los ríos; y estamos separados de sus puertos por los más grandes obstáculos que haya opuesto la naturaleza á las empresas humanas á saber: la cordillera de los Andes, la cordillera oriental y los dilatados y procelosos bosques del Oriente. El Perú, para ponerse en igualdad de condiciones con el Brasil en la ocupación y canalización de la región amazónica, debe construir tantos ferrocarriles cuantos son los ríos navegables que la riegan y salir al encuentro de los brasileños. Sólo así conservará su territorio.

Se nos dice que no debemos construir el ferrocarril al Oriente porque no lo conocemos; yo respondo á los señores que así piensan que no conocemos el Oriente, justamente porque no hemos construido ferrocarriles al Oriente.

Nuestro territorio oriental se está derrumbando á pedazos por no haberlo conocido. Uno de los más grandes hombres públicos del Perú el ilustre don Bartolomé Herrera nos hizo perder la boca del Putumayo en el tratado de límites con el Brasil y nos hará quizá perder todo el territorio actualmente en litigio con Bolivia porque en su tratado de límites se detuvo la demarcación en las nacientes del Yavarí, como si allí terminaran los límites del Perú con el Brasil y como si allí mismo principiara sus límites con Bolivia. Error fatal, Excmo. señor, que sólo se explica por la falta de conocimiento del territorio oriental. El día que tengamos ferrocarril al Oriente no habrá hombre público, ¡qué digo! no habrá estudiante de geografía que ignore lo que ignoraba el ilustre don Bartolomé Herrera.

Quieren los honorables señores que han impugnado el proyecto que los ferrocarriles se construyan lentamente con los fondos q' anualmente se voten en el presupuesto general

de la República. Pero basta fijarse en que de este modo la construcción de ferrocarriles demandaría 20 ó 30 años; mientras que mediante el empréstito y sin gastar un centavo más de los fondos que anualmente se votan para ferrocarriles, los habremos concluido en término de cuatro ó seis años; porque esos fondos anuales bastan para pagar en veinte ó treinta años, el capital y los intereses del empréstito.

Manifiestan sus temores algunos honorables señores de que el empréstito no se realizará más que por dos millones de libras porque el tercer millón está sujeto á la condición de que los bonos peruanos tengan en la bolsa de Berlín una cotización no menor del 94 por ciento y siendo evidente que la cotización de nuestros bonos en esa bolsa será lo que quiera el Banco Alemán, en resumidas cuentas, queda á opción de éste dar ó no dar el tercer millón y dejarnos plantados en medio camino con nuestro ferrocarril al Oriente. Todo esto es cierto, y no obstante, yo veo seguro el empréstito del tercer millón y me fundo para ello en el motivo que ha tenido y tiene el Banco para darnos prestado. ¿Cuál se imaginan los señores de la oposición que ha sido ese motivo? ¿Será por simpatía al Perú? No, señor; es simplemente porque hace su negocio; porque el dinero no le produce al Banco Alemán sino un interés del 3 ó del 4 por ciento en Europa y aquí lo pagamos algo mas del 6. Pues bien, el Banco Alemán dirá para sus adentros, haciendo uso de las palabras del honorable señor Capelo: "hemos enganchado á esta buena y solvente Nación por 2 millones; pues enganchemosla por tres". Ya ven sus señorías q' no nos faltará el tercer millón y q' no nos quedaremos en medio camino. Pero hay una razón fundamental, Excmo. señor, para q' yo sea partidario del empréstito; es una razón que se funda en la observación de nuestro carácter y de nuestro modo de ser.

Los intereses personales, relaciones de parentesco y amistad tienen tal fuerza entre nosotros q' se sobreponen á los intereses públicos haciendo un daño inmenso al adelanto del país. Esta debilidad de carácter

ter se refleja y tiene su más alta expresión en el presupuesto general de la República, cuyos guarismos se descomponen así: sueldo 50 por ciento; pensiones quince por ciento; ejército y armada 25 por ciento, y para todos los demás 10 por ciento.

Cuando en el Congreso llega la hora crítica de hacer el balance del presupuesto, resulta que siempre los gastos aprobados arrojan una suma mayor que la de las entradas. Entonces, para restablecer el equilibrio, suprimimos algunos gastos; y jamás he visto, Excmo. señor, que se supriman sueldos y pensiones: lo que siempre se suprimen son las obras públicas y la razón es que los sueldos y pensiones tienen muchísimos defensores; pero las obras públicas no tienen ninguno.

Cuando en los consejos del Gobierno, se decretan esas traslaciones de partidas contra las que tanto se ha clamado en el Congreso, y por cuyo medio el Gobierno da distinta aplicación de la ordenada por el Congreso á los fondos públicos, las partidas disminuídas ó suprimidas, no son jamás las de sueldos ó pensiones sino siempre otras.

¿Qué cosa más sagrada que el fondo del rescate de Taena y Arica? Y, sin embargo, todo él, ha tenido distinta aplicación.

A mí, que no me importan los amigos, pero sí la construcción de ferrocarriles, á mí me interesa dar á la partida de ferrocarriles una garantía contra los abusos del Gobierno y del Congreso, y nada puede ser más apropiado al fin que persigo, que poner en manos de un acreedor extranjero, de quien estoy seguro nadie se burlará, el derecho de exigir que se le consigne íntegro en el presupuesto la partida para ferrocarriles, y de que se invierta íntegramente, con ese objeto. Este modo de pensar podía prestarse á muchas críticas, pero es eminentemente práctico: y los que quieran veras la construcción de ferrocarriles, tendrán que convenir conmigo en que tengo sobrada razón.

Entre los argumentos que se han opuesto al empréstito, parece ser muy fundado el que no es la ruta elegida por el Gobierno para construir el ferrocarril al Oriente la que debe adoptarse. Hay, en este punto, una verdadera anarquía de opiniones. ¿Quién

preconiza la ruta de Paita al Marañón, quién la de Salaverry al Marañón; quién la de Huánuco hasta un punto del Huallaga para tocar la quebrada del Agnaytia y caer al Ucayali; y hasta el honorable señor Capelo, enemigo del empréstito, no le negaría su aprobación si se adoptara la ruta del Pichis. Ante esta anarquía de opiniones y ante las dificultades para resolverlas, debemos adoptar un principio que se sigue en Jurisprudencia y q' me parece muy apropiado al presente caso. Es el principio relativo á la amplitud de los trámites que deben tener los juicios. Estos trámites deben ser suficientemente amplios para no incurrir, por falta de examen, en la injusticia de dar á un litigante lo que es de otro; pero no debe ser tampoco tan amplios hasta el extremo de arruinar á los dos litigantes por examinar demasiado. Pues bien: hace diez años que se ha planteado por los poderes públicos el problema de elegir una ruta para el ferrocarril al Oriente; después de diez años el Congreso ha resuelto el problema designando una línea que parta de un punto entre Cerro de Pasco y Oroya y termine en el Ucayali ó uno de sus afluentes. ¿Se quiere discutir nuevamente este punto? Semejante pretensión equivale á que nunca se haga el ferrocarril al oriente, porque nunca nos pondremos todos de acuerdo. Por no errar en cuanto á la ruta iríamos á cometer el más grande de los errores que es el aplazamiento de la construcción del ferrocarril; quiero, pues, suponer que la ruta no es la mejor; pues por esa ruta debemos construir el ferrocarril. El tiempo y solo el tiempo aclarará esta cuestión de la mejor ruta, que por hoy está encima del poder de nuestra inteligencia.

Però si soy partidario del empréstito no lo soy de que se apruebe la autorización para contratarlo sin que se acepte ninguna modificación. La minoría de la comisión ha propuesto dos que me parecen altamente convenientes y que yo hubiera deseado que el señor Ministro de Hacienda las aceptase. Se refiere la una á la jurisdicción nacional, á la que deberán someterse todas las cuestiones que se susciten sobre el cumplimiento, no del contrato de

empréstito, sino de los de construcción de ferrocarriles, y recaudación de la renta de tabacos que se va á afectar al empréstito. La otra tiene por objeto establecer una garantía de que no se obligará al estado ni quedará deudor por las sumas que dan los prestamistas y que no se empleen en la construcción de ferrocarriles. Desgraciadamente la forma en que termina este debate no permite modificación alguna y solo abrigo la esperanza de que el Gobierno inspirado en los mejores propósitos no desatenderá estas sabias indicaciones.

Estoy por el sí, Excmo. señor:

El señor **Pastor**.—Excmo. señor:

El profundo convencimiento como resultado del estudio y la meditación, la fe de que un futuro de porvenir y de grandeza se prepara para mi patria, como corolario inmediato de la construcción de las líneas férreas á las que se refieren las leyes de 30 de marzo de 1904 y 23 de octubre de 1905, son los poderosos motivos que me determinan á votar en favor de la autorización que ha solicitado el Poder Ejecutivo para celebrar un empréstito de tres millones de libras, con el objeto de dar cumplimiento á las citadas leyes.

Desde luego, es cuestión resuelta y aceptada por propios y extraños la necesidad inaplazable de acometer la gran empresa de la construcción de ferrocarriles en la república, como uno de los medios más poderosos y eficaces para encaminarla en la senda del progreso y del engrandecimiento: necesidad tanto más sentida, cuanto que, siendo el Perú un país de incalculables riquezas en los diferentes reinos, pero esparcidas en un dilatado territorio y con primitivas vías de comunicación y transporte, necesita para la explotación de tales riquezas, para atraer capitales y poblar con colonias de emigrantes sus dilatados campos, para hacer que aquellas riquezas sean efectivas y productoras, emprender, con entusiasmo, decisión y energía, la obra de su viabilidad ferroviaria; pero no encomendándola á la acción lenta de un pequeño capital anual sino á la activa y poderosa de un capital fuerte, del que necesita cada ferrocarril para su conclusión total, porque en esta clase de obras resulta un beneficio incalculable la economía de tiempo para acelerar los

rendimientos efectivos que tales obras deben producir. (Aplausos).

Si esto es así, Excmo. señor, si el soberano congreso reconoció esa necesidad premiosa y para satisfacerla dictó las leyes ya mencionadas, ellas no deberían quedar escritas, su cumplimiento inmediato se imponía, y el supremo gobierno, deseando cuanto antes principiar tan poderoso trabajo, y comprendiendo que él no puede llevarse á efecto sino con fuerte capital, que éste se encuentra á disposición del crédito del estado en inmejorables condiciones financieras y que se ha señalado la renta necesaria para hacer honrosa y fielmente el servicio de los intereses y amortización de dicho capital, ha solicitado del Poder Legislativo la autorización respectiva para hacer un empréstito de tres millones de libras, suma con la que se principiarán y terminarán los diferentes ferrocarriles, cuya construcción es imperativa por mandato de la ley; de esa ley que es la del progreso; con ella vamos á llevar savia vivificante á comarcas que la necesitan y que la devolverán en productos riquísimos; vamos á dar trabajo honrado y laborioso á los hijos del pueblo, que pronto verán los nuevos horizontes de bienestar y tranquilidad para el país, que se reflejarán en bienestar y tranquilidad para sus propios hogares; vamos á despertar la actividad nacional, y el engrandecimiento lo veremos en un futuro muy próximo, cuando sintamos temblar nuestros montes gigantescos preñados de oro bajo la acción de las erugientes máquinas que desgarrarán sus entrañas para dilatar con alumbramientos felices su potente vitalidad; cuando veamos los campos de nuestro Oriente espléndidos para la colonización, próximos á ser centros de producción y de industria; cuando veamos, sobre todo, acercarnos á ese lejano Perú de la región fluvial; cuando sintamos los latidos del corazón patriota de los nobles hijos de Loreto; cuando éstos sepan que no están abandonados á su propia suerte y que en un momento dado llegarán con eficacia los auxilios que necesitan para hacer respetar nuestra soberanía y nuestro derecho. Entonces, Excmo. señor, creo con honradez y con fe patriótica que, tanto los amigos como los opositores del empréstito, nos uniremos en un abrazo fraternal para cantar juntos

el hosanna de la grandeza y del porvenir del Perú. (Aplausos).

Expedidas, pues, las leyes sobre construcción de ferrocarriles, y estando el Poder Ejecutivo en la obligación de darles cumplimiento sin mayor retardo, porque no es dable retardar el progreso sino acelerarlo, allanando las dificultades y venciendo los obstáculos que se presentan en su camino, debía proceder afianzando el capital que era necesario para el gasto de las obras que deberían principiarse á construir, y estando facultado por la ley respectiva para asegurar el pago anual de los intereses y amortización de dicho capital, claro es que, no pudiendo llevarse á efecto la construcción de las líneas ya citadas con dinero propio del estado, tiene que recurrirse á uno de los medios más eficaces y seguros, previsto por la misma ley de 1904, cual es la celebración de un empréstito en el extranjero, toda vez que el crédito del país ha resurgido lleno de vigor, gracias á los inmensos beneficios de la paz, que ha permitido el desarrollo progresivo y estable de todos sus intereses. Si la marcha normal de los gobiernos; si el respeto á las garantías individuales y al derecho á la propiedad privada; si la protección al trabajo y á la industria; si el cumplimiento estricto de la ley y de las obligaciones de un estado son los factores importantes de su crédito, hay que reconocer que ha llegado la época en que el Perú debe tenerlo, y que no es prudente ni patriótico que, por el temor infundado de que el empréstito que se proyecta pueda conducirnos otra vez en el camino de la falencia, del sacrificio y de la bancarrota que nos trajeron las desastrosas operaciones financieras del pasado, no aprovechemos del actual crédito de la república, y detengámonos á ésta, lejos de darle poderoso impulso en la senda de sus progresos materiales, que son á la vez fuentes de riquezas morales y de virtudes cívicas y privadas. (Aplausos).

Los empréstitos, Excmo. señor, no deben realizarse por lo general sino en el caso de defensa nacional ó para construir obras públicas de gran importancia y de necesidad inaplazable, que no pueden practicarse dentro de los límites del presupuesto de un país. A Dios gracias no nos encontramos en el primero de los casos citados; nuestra repú-

blica, aunque ha sido amenazada por sus hermanas vecinas, ha logrado colocar todas sus gestiones y diferencias bajo la sombra protectora de la bandera del arbitraje, y debemos tener confianza en el triunfo de nuestra causa, porque es la causa de la justicia y del derecho y una de las bases sobre la que descansa la paz y la solidaridad sudamericana. El segundo de los casos nombrados es la construcción de necesarias é importantes obras públicas: construcción de ferrocarriles; si la utilidad de éstos es incuestionable; si los poderes públicos por más tiempo no pueden permanecer indiferentes ante una necesidad sentida y reclamada imperiosamente como factor indiscutible de adelanto, es lógico, es natural, que dichas obras se lleven á la práctica ahora que el crédito de la nación está afianzado y reposa sobre una base firme é inmovible, como son las propias rentas producidas por el pago de las contribuciones, por la riqueza con que los ciudadanos honrados, trabajadores é industriales, contribuyen á su sostenimiento.

Los países cuyas riquezas, cuya buena situación financiera no la hacen descansar tan solo sobre productos ó riquezas naturales, que muchas veces son causa de miseria y de ruina, sino sobre la riqueza privada, sobre esa riqueza sólida y estable, producto del trabajo y de la laboriosidad industrial de los ciudadanos, que contribuyen con una parte de ella para formar la riqueza pública, esos países son grandes, son poderosos, tienen en sus manos el secreto de su progreso y de su ventura; disponen ampliamente de un capital inagotable, que es su crédito, que se hace inmenso é ilimitado, siempre que se sirva con honradez y se aproveche con prudencia y con buen juicio. (Aplausos). ¿Y el Perú, Excmo. señor, no podrá ser considerado en el rol de esos estados? Indudablemente que sí, pues para su felicidad y su ventura las lecciones del pasado le han sido edificantes: habiendo desaparecido su fortuna como el humo de los combates á los que por ella fué provocado; habiendo dado en agua esa inagotable mina de "huano y de salitre", de donde se sacaban lingotes de oro para fundirlos en las fraguas del lujo y del derroche; el ciudadano ha comprendido que esa fortuna debe re-

enuperarla; que el nombre sagrado de la patria debía reivindicarse, y a esa tarea generosa y noble han dedicado todas sus fuerzas, todas sus energías, toda su vitalidad, los hijos del Perú, y después de una vida modesta, laboriosa y de trabajo, después que el ahorro ha sido la base de nuestro actual estado económico y de la riqueza privada que marca un grado de relativa comodidad y bienestar, justo es que el Perú del presente, que ha sabido levantarse regenerado de en medio de sus desastres, se protende ahora ante el mundo financiero, pidiendo el puesto que le corresponde, no en el rol de los millonarios despilfarradores, sino en el de los capitalistas honrados, que cuentan con sus recursos propios para el pago de sus créditos, suministrados por el trabajo, por el sudor que fecunda, por la labor incesante de sus nobles y patriotas hijos (aplausos); justo es que nos presentemos exhibiendo los elementos de nuestra solvencia, que son el trabajo como base de la actividad nacional en todo el territorio; el cumplimiento estricto de la ley; el respeto de todos los derechos garantizados ampliamente por un gobierno progresista y honrado y un presupuesto de más de dos millones y medio de libras, que, sin duda, seguirá aumentando, conforme lo permita el desarrollo sucesivo y gradual de todas las industrias. Son, pues, éstos, Excmo. señor, los factores importantes que son necesarios y que el país debía tenerlos para entrar nuevamente en el camino de su crédito; y si esto es así, si las condiciones económicas del pasado y del presente son diametralmente opuestas; si antes el porvenir era indefinible y brumoso y ahora se presenta definido y despejado, es forzoso convenir, como conclusión definitiva, que se encuentran muy alejadas esas crisis financieras, de las que tanto se ha hablado y que infunden pavor a los que, de un modo ó de otro, sintieron el cataclismo y vieron el derrumbe de nuestro crédito pasado, pues la sociedad de hoy reposa sobre la base firme de la moralidad y del trabajo, y no sobre la ficticia, caracterizada por el derroche que en sus múltiples manifestaciones concluyó con casi toda la fortuna pública y privada en el ayer de nuestra vida económica. Hay que convencerse que el orden social, como resultado de la paz pública que atrae los capita-

les extranjeros y provoca el desarrollo de las industrias hasta en las mas lejanas regiones de nuestro territorio, es el cimiento, la base poderosa que sostiene y sostendrá el actual edificio social, que no podrá ser derrumbado por el esfuerzo de los malos, cuando lo sostenga el brazo firme de los buenos. (Aplausos).

Ahora bien: si para completar el progreso del país, para que sus riquezas puedan ser bien explotadas, para que su territorio al Oriente no pueda ser inermemente cercenado en un momento dado, se necesitan vías de comunicación, vías férreas que unan la costa con la sierra y la montaña, ¿sería posible que no nos decidiésemos á dar principio á la construcción de los principales ferrocarriles? ¿Sería medida prudente y provechosa que no acometamos esas obras de gran aliento, cuando el capital se nos tiene ofrecido de varios mercados europeos, cuando no puede existir ni el temor de dejar de hacer el servicio respectivo, teniendo señalada por la ley una renta saneada para ello; cuando sobre el erario nacional no pesa sino una pequeña deuda externa y una interna de poco monto, cuyos bonos se cotizan ahora con un valor relativamente subido, y que ojalá suba más, para bien y beneficio de los acreedores y del estado mismo? La conclusión se impone, Excmo. señor, si por su condición social y económica el país se encuentra en capacidad de realizar esas obras; si, aun más, las reclama como una necesidad imperiosa; si su potencia financiera descansa en sólidas bases, con elementos propios y estables y es completamente distinta á la que sustentaba nuestro crédito cuando se hicieron los empréstitos cuyos resultados fueron fatales, es incuestionable que el poder legislativo debe dar al ejecutivo la autorización respectiva para celebrar el empréstito de tres millones de libras, destinados á la construcción de ferrocarriles, toda vez que aquel le inspira amplia confianza, y que, al dar las leyes de 1904 y 1905 expresamente, manifestó su voluntad de que tales obras se llevaran á la práctica, supuesto que señaló la renta especial destinada á hacer el servicio de los capitales que se emplearan y que no podían ser otros que los que proporcionase un empréstito, cualquiera que fuese su monto, siempre que

se pudiese atender con el producto líquido del impuesto al tabaco.

Los países, pues, cuyos presupuestos son limitados y no pueden realizar sus vías férreas con dineros propios dentro de esos presupuestos, tienen que recurrir al sistema de los empréstitos, perfectamente aceptado en todo el mundo, para llevar a la práctica tal género de obras, que se consideran siempre de importancia inobjetable; y si estos empréstitos no pueden levantarse dentro de los mismos países, sea porque no son abundantes los capitales nacionales, ó porque éstos necesitan ser pagados con un alto interés, hay que buscar en el extranjero dichos capitales que ganen el interés menos oneroso para la nación que los solicita.

Ahora bien: la mayor parte de las repúblicas americanas que se han visto en la necesidad de construir ferrocarriles, han levantado empréstitos, y no hay razón alguna para que el Perú no aproveche de los capitales extranjeros de que puede disponer dentro de la esfera de su crédito y los aplique á obras que más tarde podrán ser verdaderamente reproductivas, tanto más cuanto que, con el producto neto del empréstito emitido al 92½, puede el gobierno simultáneamente construir, no sólo el importante ferrocarril al Ucayali, sino las demás líneas que se señalan en el artículo 10. de la ley de 1904.

Los grandes problemas nacionales, aquellos cuya acción benéfica hace cambiar la faz de los estados, esos jamás se resuelven en medio de la quietud y del silencio; necesitan ser valientemente combatidos y honramente defendidos para que, al despejarse la incógnita, el resultado sea efectivo y verdadera la solución, después de haber pasado por el crisol de la crítica y la censura. Las buenas ideas se imponen; su gestación y desarrollo es difícil y laborioso; pero al fin triunfa, y su triunfo, después de la lucha marea el derrotero del bienestar de los pueblos. La idea magna de la vialidad férrea en el Perú, concebida por diversos gobiernos, al fin debía tener realización; y, cuando ella sea un hecho, la opinión pública, aquella que ha sido tan invocada por los opositores al proyecto de autorización, esa opinión inexorable y justiciera, guarda, sin duda, su sanción gloriosa para el gobierno actual y para el

partido político que lo sustenta, que ha sabido, con decisión, honradez e inquebrantable energía, acometer la gran obra del progreso y engrandecimiento de la república. Estoy por el sí, Excmo. señor. (Aplausos prolongados).

El señor **Reinoso**.—Excmo. señor: Aunque lo temía, no lo esperaba; creí q' el debate había de clausurarse pero no creí que se dejara al señor Ministro de Hacienda á medio uso de la palabra, y que se dejara sin hacer uso de ella al señor Ministro de Fomento que la había pedido; pero, en fin, Excmo. señor, ya está hecho. Yo siento mucho que el señor Ministro de Hacienda no esté aquí presente, porque habría deseado rectificar sus afirmaciones, poner á cubierto mi humilde nombre de todas las imputaciones que me hizo y porque habría anhelado demostrarle que con su enfática peroración de ayer no ha destruido, absolutamente, ninguno de los argumentos aducidos por la minoría.

El señor Ministro no se ha dignado probar que los estudios están hechos y los presupuestos formulados, como manda la ley de 30 de marzo de 1904. El señor Ministro se ha dignado declarar únicamente que se están haciendo esos estudios y que aquello basta; el señor Ministro no se ha dignado tampoco demostrar que el costo de las obras es lo que dice aquel presupuesto famoso del señor Arancibia; tampoco, Excmo. señor, ha podido destruir ninguno de los argumentos que yo he formulado basado en documentos oficiales, como las declaraciones del Excmo. señor Pardo, de que no se pondría un riel, ni se emprendería obra ninguna mientras no estuviesen perfectamente hechos los estudios técnicos. Tampoco de esto se ha ocupado el señor Ministro de Hacienda; se ha limitado á levantarme falsos testimonios, y yo tengo que protestar, Excmo. señor, y destruir los cargos que ha hecho contra mí.

Yo no he hablado de la geología aquella de los terrenos sedimentarios que necesitan 500.000 años para formarse; yo no he hablado de aquella obra plutoniana que transforma en siglos la superficie de la tie-

rra; yo he hablado solamente de la influencia que en la topografía ejercen las lluvias que modifican en parte la corteza terrestre.

Aquello de la combustión espontánea del Gran Pajonal ni siquiera me había pasado por las mientes; yo sé que el pajonal tiene paja y que esa paja no es la totora que crece en el lago Titicaca, aunque no conozca ese lago. Yo no he dicho tales cosas, ni siquiera, repito, me han pasado por la mente. Parece que el señor Ministro es un poco tarde de oído.... Esta es, sin duda, la causa de que me haya atribuido semejantes desatinos.

Para combatir mis argumentos respecto del costo del ferrocarril al Oriente se dignó el señor Ministro de Hacienda citar dos de las líneas del Brasil á que yo había hecho referencia, explicando por qué era barata la traza de un metro en el ferrocarril de San Paulo; pero no se dignó continuar leyendo los datos relativos á los ocho ó diez ferrocarriles brasileros á que hice referencia, y por consiguiente mi argumentación á este respecto queda completamente en pié.

También el señor Ministro de Hacienda, haciéndome muy poco favor se dignó decir que yo era un ignorante, que no sabía lo que era un ferrocarril decauville, al hacer la relación de mi actitud cuando el señor Tovar, contradiciendo lo dicho por mí afirmaba que, en el ferrocarril de La Paz á San Rafael los rieles tenían 16 kilos por metro. Entonces dije yo que esa era una línea decauville, y efectivamente el señor Tovar desfrío á mi indicación, porque eso es lo que consta en este libro (mostrando en la mano un folleto) porque aquí está, y puede leerlo cualquiera, que se trata de un proyecto de línea decauville de vía de sesenta centímetros, de La Paz á San Rafael.

Por supuesto que si yo no supiera distinguir lo que es un ferrocarril decauville, no merecería ocupar una curul en esta Cámara, ni el departamento de Arequipa me habría honrado con su representación; pero en fin, estas cosas han pasado

y no quiero hacer más mérito de ellas.

Voy simplemente á ampliar los fundamentos de mi voto, contrario á la autorización descarnada que se vá á conceder al Gobierno.

He dicho y sostengo que los argumentos que he aducido, fundados en documentos, y en autoridades técnicas incontestables, están completamente en pié, apesar de las declaraciones enfáticas del señor Ministro de Hacienda.

En virtud de esos argumentos está debidamente comprobado que los estudios definitivos del ferrocarril al Oriente no están hechos, que el presupuesto no está formado y que no se conoce el costo de la obra y por eso creo que contraer un empréstito para una obra cuyo monto no se conoce es lo mismo que si se me ocurriera pedir prestado á un amigo 100 soles para comprar donde Welsch un brillante que no he visto y cuyo valor no conozco. Eso no significaría sino el deseo de tener una prenda, como aquí el empréstito no significa sino el deseo del Gobierno de **tener ferrocarriles, que no sabe lo que valen.**

La ley de 1904, lo sostengo y lo he probado, no se ha cumplido y repito aquí, que hoy se le tiene amor entrañable á esa ley, porque es el único asidero del cual se han cogido los señores que quieren el empréstito, con el pretexto de que esa ley da la preferencia al ferrocarril al Oriente; pero ya he dicho que esa ley que se invoca hoy con tanto entusiasmo y fervoroso afecto, ha sido violada del primero al último de sus artículos, pues si así no fuera se habría cumplido el artículo 14o. que manda que previamente se hagan los estudios y presupuestos de esas obras antes de emprenderlas, y el artículo 15o. que ordena que se hagan los estudios del ferrocarril de Paita al Marañón y del ferrocarril de un punto del de Juliaca al Cuzco á uno de nuestros ríos navegables del sur. Y no se nos puede decir, excelentísimo señor, que ha sido por falta de medios, porque el gobierno ha tenido en sus manos 4 millones y medio de soles para cumplir esas leyes y sin embargo no lo ha

Por consiguiente, en esta disyuntiva, cuando no se han estudiado los ferrocarriles, cuando no se sabe á dónde vamos á ir, ni qué costo van á tener esas obras, ¿cómo es posible decidirse á votar en favor de la autorización? Esto es un desatino; perdóneseme la manera de hablar; pero no se me ocurre otra palabra.

Si se hubiera estudiado convenientemente esta línea al Ucayali; si se nos hubiese presentado un presupuesto, como los que tuve el honor de leer y como deben hacerse los presupuestos, científicos, yo no trepidaría en dar mi voto, y si se hubiese cumplido con la ley, si se nos hubieran traído los estudios del ferrocarril al Marañón que debe conectarse con el gran ferrocarril Pan Americano, entonces habríamos elegido lo mejor y ver lo que más convenía al Perú, porque estas obras no son, para un solo día, no son para los hombres q' están en el poder, son para las generaciones venideras (Aplausos)

Yo estimo, Excmo. señor, que este empréstito, sin las taxativas que he tenido el honor de proponer en mi dictamen con la mayor modestia, pero con la mejor buena fé del mundo, no está en relación con nuestra actual situación económica y por eso he propuesto que se vaya paulatinamente en la construcción de los ferrocarriles y sobre todo para saber qué cantidad debemos emplear en ellos.

Se nos habla de los bonos, excelentísimo señor, ¿qué bonos son éstos? Los bonos de la deuda interna de amortización que llegaron al 18 por ciento y que hoy están al 9? Se nos habla de una potencia económica cuando esta tarde la Cámara ha acordado discutir de preferencia una moción mía, para que se vote en el presupuesto 25 mil libras que se adeudan á los pensionistas del Estado á partir de 1895? ¿Es este desahogo fiscal? No quiero mencionar las muchas deudas que pesan sobre el erario del Perú, porque la más elemental prudencia aconseja silenciar.

Uno de mis honorables compañeros ha votado por la autorización

desearna-la, confiando en que el Gobierno atenderá á las indicaciones del dictamen en minoría; eso es imposible, porque la ley de la cual se ha asido el Gobierno la impide dar la preferencia á los ferrocarriles regionales sin concluir antes el ferrocarril oriental y este ferrocarril no lo podrá hacer el Gobierno, como lo ha declarado el señor Ministro de Fomento antes de que estén terminados los estudios; por consiguiente como el empréstito se hace inmediatamente, vamos á pagar intereses por dos millones de libras y sin embargo no vamos á poder emplear ese dinero en el ferrocarril al Oriente, porque los estudios no están concluidos, y tampoco se pueden emplear en los ferrocarriles regionales, porque la ley lo prohíbe. ¿Y qué va á hacer el Gobierno con ese dinero, Excmo. señor? Va á crearse una situación semejante á la que hoy se ha expuesto en la Cámara, respecto al préstamo de 600 mil libras, de estar pagando intereses sin provecho alguno para el Perú.

Yo he propuesto esa adición en mi dictamen con una conciencia honrada, con un propósito noble y generoso á fin de establecer una conciliación entre los deseos del Gobierno y los anhelos de la opinión pública. Porque es preciso desengañarse: la opinión pública condena este empréstito, por más que queramos aturdirnos con telegramas de los municipios y de los adeptos al Gobierno. La opinión pública condena esa operación. (Aplausos)

Pero yo pregunto nuevamente, excelentísimo señor: ¿qué inconveniente habría para adoptar el dictamen en minoría? Si hay alguna razón, ha debido exponerla el señor Ministro; pero lejos de eso, sólo se ha limitado á decirnos: el Gobierno no aceptará modificación alguna, es decir, el *non posumus* de la Sede Romana. *Non volo*, no quiero.

Pues bien, Excmo. señor, en este conflicto, no pudiendo hacer que mi humilde dictamen hubiera sido aceptado por el Gobierno, hallándome en el conflicto de que el ferrocarril al Oriente no podrá llevarse á efecto, porque los fondos no alcanzan y de que los otros ferrocarriles tampoco se harán, yo tengo que votar en contra de la autorización.

Y he dicho, Excmo. señor, que esos fondos no alcanzan sino á dos millones, porque ese hecho está en

la conciencia de todos los representantes y de todos los peruanos; y por eso yo, no sólo delante de la imagen de Cristo y con la mano en los libros santos, como decía el honorable señor Falconí, sino con la mano sobre el sagrado evangelio de la conciencia, estoy en contra de la autorización. (Aplausos prolongados)

El señor del Río.—He expuesto ya, Excmo. señor, en sesión anterior, las razones que tengo para votar en el sentido en que lo voy á hacer: he dicho y vuelvo á decir que voto en favor de la autorización, porque la convicción que tengo acerca de la necesidad y conveniencia de concederla, no ha sido destruída por los que la han combatido. Sin embargo, si alguna duda, si alguna vacilación pudiera tener aún para emitir mi voto en conciencia, las palabras autorizadas que acaba de pronunciar un profesional distinguido y conocedor del oriente peruano, el honorable señor Capelo al fundar su voto, han extinguido en mi ánimo toda duda, toda vacilación.

Se ha dicho como principal argumento contra la autorización, que la cantidad que se obtenga con el empréstito es deficiente y no podrá, en manera alguna, con sólo esa cantidad construirse los ferrocarriles á que se refiere la ley de 1904, y especialmente el del Oriente; pero como el honorable señor Capelo ha vuelto á ratificarse en sus opiniones emitidas sobre el particular, afirmando nuevamente que el costo del ferrocarril al Oriente no excederá de diez y ocho á veinte millones de soles; como antes que á las afirmaciones legas del honorable señor Reinoso y demás que lo acompañan, debo en esta materia deferir á las del profesional señor Capelo; como según su señoría la cantidad que produzca el empréstito será bastante para la construcción de los ferrocarriles, extinguidas en mi ánimo, con esta declaración, como dejo dicho, las dudas y vacilaciones que aún pudiera haber abrigado á este respecto, me ratifico á mi vez en mi opinión expresada en días pasados, votando por el sí.

El señor Riva Agüero.—Excmo. señor: Después de haber expuesto en tres largas sesiones, mi modo de pensar sobre este asunto, me considero dispensado de dar los funda-

mentos de mi voto. No podría hacerlo sin abusar nuevamente de la benevolencia de la honorable Cámara que me ha escuchado por largo tiempo. Quiero, no obstante, dejar constancia, como lo ha hecho el honorable señor Reinoso, de cuánto deploro el acuerdo tomado en el sentido de cerrar el debate, acuerdo, á mi juicio, impolítico y lleno de inconvenientes de todo orden, que me impide, hacer, como me proponía, las rectificaciones que eran necesarias, en vista de los discursos pronunciados impugnando el mío.

La Cámara habrá notado, en efecto, que se me han atribuído algunos conceptos que he estado muy lejos de emitir, y que otros de mis argumentos han sido presentados ó truncos ó torcidos, en forma que permitiera una refutación. Es muy fácil, Excmo. señor, contestar de esta manera, y mucho más cuando se tiene preparada la clausura del debate, es decir, cuando se sabe de antemano que la réplica va á ser imposible.

No obstante,—lo digo sin vana jactancia,—las razones dadas contra las expuestas por mí, no han podido destruir uno solo de los argumentos que aduje; por consiguiente, mis ideas hoy son las mismas que ya he emitido.

Debo también aprovechar esta oportunidad para hacer constar que no es exacto que yo haya incurrido en contradicción alguna; que no hay la que me ha atribuído el señor Ministro de Hacienda entre lo que pienso hoy y lo que pensaba cuando concurrí,—de lo que no me arrepiento,—á la formación del programa que el señor Pardo presentó á la asamblea, que lo designó candidato á la presidencia de la República.

El señor Ministro de Hacienda ha dado á entender que yo he claudicado. ¡Nó, Excmo. señor! Yo no claudico jamás; los hombres que proceden siempre según sus convicciones rara vez se contradicen.

El Sr. Pardo en ese programa manifestó el propósito de construir ferrocarriles y especialmente el del Oriente. No sé qué contradicción haya entre esto y lo que yo he sostenido; yo no he atacado en efecto los ferrocarriles, sino al contrario, y menos el del Oriente, por el cual

me he pronunciado hasta el extremo de que rechazando el sistema de construcción por medio de empréstitos para los demás ferrocarriles de carácter local ó regional, lo he aceptado como excepción única para el del Oriente en gracia á la excepcional importancia que le atribuyó y á la conveniencia de construirlo con rapidez. En ese programa no se dijo, no se dió siquiera á entender, y V. E. que era y es mi compañero en la junta civilista lo sabe perfectamente, que para construir los ferrocarriles se apelaría al peligroso expediente de afectar el crédito exterior de la república. En lo que hoy discrepo con gran sentimiento mío de las opiniones sostenidas por el Gobierno, es en el medio financiero de ejecutar los ferrocarriles en que se les tome como único elemento de desarrollo material para el país y en la precipitación con que á mi juicio se procede respecto del ferrocarril al Oriente, que requiere por lo menos importantes estudios mucho más detenidos y concienzudos que los que hasta ahora se han hecho. Ya que el señor Ministro de Hacienda me ha obligado á tomar, contra mi voluntad, este punto, debo declarar que el asunto del empréstito es completamente ajeno á las deliberaciones del partido civil ni le fué sometido entonces ni lo ha sido ahora. Parecerá esto extraño, Excmo. señor, y evidentemente q' no deja de serlo: ningún Gobierno que se apoya en un partido ó en una mayoría parlamentaria ha procedido nunca en asuntos de esta importancia sin ponerse, previamente de acuerdo con los hombres dirigentes de ese partido ó de esa mayoría no para dar á aquellos carácter político, sino como natural manifestación de deferencia hacia los suyos. La junta directiva del partido civil á la cual tengo el honor de pertenecer á la vez que V. E., no ha sido consultada sobre esta materia y las mismas mayorías de las Cámaras no lo han sido. El asunto se nos ha presentado concluido, nos hemos visto delante de un contrato ya firmado, pretendiéndose que por enanto simpatizamos con el Gobierno y estamos afiliados al partido que lo sostiene, hemos de aceptar lo que él ha hecho en asunto de tanta importancia para el país. Las cosas han pa-

sado de esta manera y yo quiero dejar constancia de ello, para que no se crea que al proceder como hemos procedido, no solamente yo, sino algunos otros civilistas, hemos faltado á algún acuerdo de partido.

Con la más profunda convicción, cumpliendo mis deberes de representante y deplorando con la mayor sinceridad la ofuscación del Gobierno en este grave asunto, estoy resueltamente por el no. (Aplausos prolongados)

El señor **Rodulfo**.—Excmo. señor: Honda pena, profundísimo pesar me dominan. Una última suprema esperanza me asistía al iniciarse este importantísimo debate, y ella se desvanece ante su desastroso resultado, que no es ya dudoso. La violencia de la forma y lo d'certado del fondo de ese desenlace, no pueden ser más palmarios y evidentes.

La violentísima forma empleada para cortar el debate, producirá seguramente asombro, verdadero estupor en toda conciencia honrada. La deplorable resolución del Senado producirá honda congoja en todo espíritu bien intencionado, en todo el que se interese por la prosperidad, por la conservación siquiera del bien á tanta costa adquirido en el Perú.

Forma violentísima de clausura del debate, en asunto tan grave y trascendente, que apenas se explicaría en negocio de poca monta: pero que es enteramente inexplicable en asunto de tanta importancia; en asunto en que se empeñan y comprometen las fuerzas vitales de la nación.

Nadie habría imaginado, ciertamente, que cuando ayer no más, hace menos de veinticuatro horas, el H. señor Ministro de Hacienda, presidente del consejo, nos aseguraba que deseaba vivamente el debate más amplio, ilustrado, completo: que quería oír todas las objeciones y argumentos contrarios, para tomarlos en cuenta, combatirlos y refutarlos: hoy no sólo se impide á dicho funcionario oír y refutar esos argumentos, sino que aún se le impide, á él mismo, el dar término á la contestación á los argumentos escuchados por S. Sa. y que apenas había comenzado á exponer de un modo vago y general.

Si se tiene en cuenta que los honorables autores de la moción de clausura están íntimamente ligados al gobierno, hasta el punto de que sólo piensan con su pensamiento y quieren con su voluntad, como es notorio y como lo confirman los votos aprobatorios ya emitidos por esos señores, hay que convenir en que las declaraciones sobre amplitud del debate de ayer y la moción de clausura de hoy, tienen el mismo idéntico origen, que son por lo mismo la más flagrante contradicción.

Hay algo muy sorprendente en la moción de clausura presentada y deplorablemente aceptada por el Senado. Ninguno de los señores que la firman, sin una sola excepción, ha tomado parte en este importante debate, y no hay remedio: ó dichos señores han estudiado alguna ó varias de las múltiples cuestiones que él envuelve, y en este caso tenían el deber ineludible de tomar parte en el debate y comunicar sus luces á sus compañeros, que ninguno seguramente pretende saberlo todo, ó dichos caballeros no creían haber hecho estudio suficiente del asunto, en cuyo caso han hecho muy bien en callarse; pero eran asimismo completamente incompetentes para juzgar agotado el debate de un asunto que apenas conocían vagamente, que ellos mismos no estaban suficientemente preparados para resolver con pleno conocimiento de causa.

El señor **Icaza Chávez**.—(Interrompiendo) Yo no he fundado mi voto, y no he firmado tampoco la proposición de clausura del debate. Debe medir sus palabras el H. señor Rodulfo.

El señor **Rodulfo**.—(Continuando.) Precisamente, por lo mismo que S. S. no ha firmado la moción de clausura, mis palabras no se refieren en lo menor al señor Icaza Chávez.

No es menos extraordinario, ciertamente, que cuando se acaba de votar, por gran mayoría, la clausura del debate, por considerarlo agotado, los mismos, casi unánimemente que han dado ese voto, crean indispensable, reabrirlo en forma irregular, pronunciando extensos discursos, á título de fundamento de voto, que no son otra cosa que una gran variedad de puntos discutibles. La más formal contradicción del

voto de clausura acabado de emitir.

Pero la cuestión de fondo es mucho más grave; el Senado ha resuelto definitivamente que se realice un cuantioso verdaderamente formidable empréstito para el Perú; que se ejecuten obras importantísimas, difícilísimas; ha autorizado al Ejecutivo para que realice el uno y las otras, cuando es claro, incontestable, que ni el Presidente de la República ni su Ministro de Hacienda, ni ninguno de los consejeros de S. E., conoce una sola palabra del Oriente; cuando todo manifiesta que no han dado el primer paso para estudiarlo.

Sostengo que nadie en el Perú tiene idea clara de esa región oriental, de que tanto se habla y que se nos presenta como el Eldorado, ni más ni menos que en los cuentos de las Mil y una noches, pero sin realidad ninguna.

Ese conocimiento no lo hemos adquirido, ciertamente, en los libros; los sabios no nos dan razón de él, Raimondi, el conde de Gabriac, que hicieron admirables viajes científicos, no penetraron y menos atravesaron la montaña real; los marinos, los más atrevidos navegantes de nuestra red fluvial, vieron á la distancia las tierras de nuestras selvas pero no mareharon á pie enjuto por esas tierras deleznables; los excursionistas caminaron por las orillas y por las laderas, pero no se atraviaron á penetrar en la selva, por miedo de atollarse; los comerciantes y los aventureros de la industria hicieron su negocio y fueron á saciar su sed de oro sin alejarse mucho de las orillas de los ríos, por el mismo temor. La colonia del Perené, la del Pozuzo, la de Chanchamayo están, también, al borde de la montaña, pero ninguna en el pantanoso inhabitable centro de la misma.

La raza indígena, numerosísima en tiempo de los incas, hoy mismo bastante numerosa, ha tenido á la vista ese pretendido Edén; y sin que tuviese que temer la espada del ángel exterminador, ha preferido habitar las cimas inclementes de la cordillera, donde el frío de la temperatura, la rarefacción del aire no la habían intimidado. Todo porque ese pretendido paraíso del Oriente es una simple ilusión, un producto de la mente, obra pura de la imaginación.

Y no necesito comprobar lo que

digo; porque yo sólo niego, y son los que afirman los obligados á la prueba; son los que pueden lanzar al Perú á una aventura que compromete su existencia, los que están en el ineludible deber de evidenciar la realidad de su quimera.

No solamente no se ha estudiado la región misma del Oriente, objetivo de toda esta cuestión; ni siquiera se ha estudiado seriamente la posibilidad de atravesarla por un camino de tierra, por un ferrocarril; no se ha encomendado á una comisión de hombres competentes, de reputación adquirida, ejecutores de obras análogas, el estudio y trazo de un ferrocarril por las diversas rutas que se señalan como practicable para llegar á un punto navegable del Ucayali ó de sus confluentes. El Gobierno se ha conformado con dar tamaño encargo á jóvenes principiantes, que si pocos antecedentes teóricos pueden presentar con sus diplomas expedidos en una escuela embrionaria, seguramente no presentarían como trabajo práctico ni siquiera la construcción de un ferrocarril de Lima á la Magdalena.

Mientras tanto, formaba parte de los consejos del Gobierno un personaje que debía considerarse por su carrera y aptitudes incontestables, el único especialista en materia de grandes obras públicas, el Ministro de Fomento señor Balta.

El distinguidísimo ingeniero señor Balta presentó su dimisión, cuando se trataba del empréstito en la Cámara de Diputados. Hoy está reemplazado por nuestro estimado compañero el doctor Vidalón, distinguido abogado, sin duda, pero que no creo sea especial en ingeniería.

Con tales fuentes de información, ó más claro, con la falta más absoluta del elemento serio de información, el Ejecutivo, como el país entero, debe estar completamente ignorante del objetivo mismo de la región oriental, como de la mera posibilidad, y á *fortiori*, de la practicabilidad técnica y económica de un ferrocarril oriental.

Ni siquiera se ha estudiado la cuestión directa del debate; los medios de la ejecución de las obras proyectadas; el empréstito.

Se ha comenzado por olvidar hasta la forma misma que debió necesariamente tener el proyecto de autorización, conforme al artículo 59 inciso 6o de la Constitución, esto es

la designación del fondo, es decir el *quantum* de la amortización.

Tampoco se ha señalado la tasa del interés, para que el Congreso ejerciese las atribuciones intransferibles que la Constitución le confiere: la de imponer y mantener las contribuciones y la de reconocer las obligaciones y deudas del Estado.

Se ha dicho al H. señor Ministro de Hacienda que el empréstito de tres millones de libras es desproporcionado con los recursos del Perú; que ninguna nación del mundo se ha atrevido nunca á levantar empréstito que sume, como éste, el 20 por ciento más que el monto del presupuesto en un año; que ni Francia, riquísima, con riqueza actual cinco veces mayor que la del Perú, se atrevió, en circunstancias supremas, á levantar empréstitos proporcionalmente tan elevados.

Se ha agregado al H. señor Ministro, que sobre nuestro presupuesto pesaban ya obligaciones superiores á las de casi todas las naciones, aún las más ricas del mundo; se le han citado, con absoluta exactitud, las cifras correspondientes, tomadas de los anuarios oficiales de cada una de esas naciones.

A todo esto el señor Ministro, sin examinar las cifras, sin objetarlas, sin refutarlas, porque podía

erle, él que, sin embargo tiene la doble situación de ser hombre de negocios y de estar por ese motivo en su elemento, y de tener al mismo tiempo tanta facilidad para argüir y discutir, hasta en materias que no son evidentemente de su giro; á todo esto, digo, su señoría ha contestado, que no debemos tomar como ejemplo lo que pasa en otros países, porque el Perú es país excepcional, donde las cosas pasan de otro modo. Es decir, probablemente tratándose en este caso de cifras, porque en el Perú 2 y 2 no son 4; porque aquí no se realiza la ley de la gravedad de los enermos, porque en este país todos los ángulos rectos no son iguales.

Si no se hubiese cortado este debate, considerándolo agotado, habría hecho ver al señor Ministro que el empréstito que ha contratado es costosísimo, usurario, monstruoso, que es un 30 por ciento más caro que el celebrado el año último por el Uruguav; y ¡verdadera vergüenza! ¡33 por ciento más caro que el

contratado este mismo año por el propio Banco Alemán con el Gobierno de Chile! Uno y otro sin garantía especial.

Habría manifestado al señor Ministro que todos los préstamos que se hacen en Francia, Inglaterra, Alemania, con garantía especial, no gozan de interés mayor que el 3 ó 4 por ciento anual; la mitad de lo que se cobra al Gobierno del Perú en el contrato virtualmente en debate.

Habría hecho notar á SSa., que en el Perú, donde los capitales son escasos y caros, tenemos diariamente anunciado en todos los periódicos que la Caja de Ahorros hace préstamos, con garantía, al 6 por ciento anual, sobre el valor efectivo; 7 por ciento más barato que el préstamo que el Gobierno peruano va á buscar á Alemania.

Habría también llamado la atención del Gobierno sobre los peligros que entraña el entregar la recaudación de impuestos, con facultades de autoridad, á una compañía extranjera, á una compañía alemana.

Y habría por último, hecho notar los peligros para la seguridad y para la dignidad nacional, en que nos coloca contratar empréstitos con una de las potencias que recientemente colocaron á Venezuela en la tristísima condición que sabemos; principalmente con los súbditos del poderoso soberano que dicta la paz y la guerra al mundo, de Guillermo II. el kaiser alemán.

Tampoco se ha tenido para nada en cuenta, porque no se conoce, ó porque se ha olvidado por completo, la desastrosa historia de nuestros empréstitos de cuarenta años hasta ahora.

A este respecto me veo obligado, yo que estaba resuelto á no mezclar á este debate una sola palabra de política; yo que creo firmemente que en este asunto está igualmente interesado todo el Perú, sin distinción de partidos; me encuentro forzado á entrar de lleno y resueltamente en el terreno más escabroso y violento de la política, á levantar en lo alto, y con firmeza, mi bandera, que nunca ha sido arriada ante ninguna amenaza ni ante ningún peligro.

El más digno y genuino Ministro del señor Romaña, ha profanado aquí el nombre más grande de la historia del Perú contemporáneo, cuya

grandeza nadie se atreve á poner siquiera en duda, el nombre de don Nicolás de Piérola. (Grandes aplausos.)

El señor Orihuela ha lanzado un dardo empozoado al jefe del partido demócrata.

El señor **Presidente**.—Reclamo de SSa. las consideraciones que debe á sus compañeros.

El señor **Rodulfo**.—Estoy rechazando, con justísima indignación, las insidiosas invectivas del señor Orihuela, contra un hombre que es gloria del Perú y de mi partido; y lo extraño no es que ellas me subleven, lo admirable sería que no sublevasen al Perú entero. (Grandes aplausos interrumpen al orador.)

El señor **Rodulfo**.—(Continuando.) El señor Orihuela ha mezclado, en ese estilo que le es propio, solapadamente, el nombre inmaculado del señor de Piérola, á los desastres financieros que se iniciaron en el Gobierno del coronel Balta; y, como nadie ha levantado esas frases desgraciadas, me corresponde á mí el devolverlas, con toda la altivez de la convicción y de la conciencia. Que el daño que hagan mis palabras á terceros recaiga sobre el autor de la provocación.

Hay dos situaciones en la administración del desgraciado coronel Balta: la lucha tremenda casi de un sólo hombre, contra los sempiternos explotadores de las riquezas del Perú. (Aplausos y rechiflas en la barra.)

El señor **Rodulfo**.—(Continuando.) Sí, contra los consignatarios del guano.

La segunda situación, deplorabilísima, es lo que se ha llamado, la feria de los ferrocarriles. Un aventurero extranjero emprendió, con audacia sin igual, esos famosos ferrocarriles que tanto han costado al Perú y que tan poco le han servido, el ferrocarril del Sur, que como tan exactamente lo ha afirmado un distinguido orador de la Cámara de Diputados, tan escaso fruto ha producido y el de la Oroya, admirable, pero casi inútil costosísima obra de arte.

Don Enrique Meiggs para obtener sus contratos en condiciones onerosísimas para el fisco, corrompió á medio Perú, comenzando por los más altos funcionarios de ambos poderes políticos; llevó la corrupción á los grandes y á los pequeños, á

los hombres y á las mujeres; infiltró la podredumbre en todas partes. (Grandes risas en la barra.)

El señor **Rodulfo**.—(Continuando, y señalando la barra.) Hay allí un pueblo de niños que ríe á mandíbula batiente! ¿Son esas las generaciones nuevas que se nos ofrecen mejores que la pasada? Estamos tratando de asuntos tan graves, tan vitales, y los menores que asisten á nuestros debates toman la cosa á broma y á chacota! (Aplausos.)

La obra de la corrupción no fué fecunda en bienes, y sólo produjo ruinas y desastres para el Perú.

Yo maldigo esos ferrocarriles, no sólo por los millones de riquezas del Perú, que fraudulentamente se llevaron, sino porque el servicio de los enormes empréstitos que exigieron privó á la nación de los recursos necesarios para hacer frente á sus primeras necesidades, y nos dejó paupérrimos y con nuestro crédito completamente perdido, mañuros para el gran desastre nacional, que sin esas obras insensatas no se habrían realizado; porque nadie ataca, nadie se atreve á atacar á los ricos en el mundo.

Verdaderamente deplorable es la historia de nuestros empréstitos, desde hace más de cuarenta años. Comenzando por el de 1865 autorizado con fin laudabilísimo, santo, la defensa de nuestro territorio y de nuestro pabellón; pero ejecutado en condiciones onerosísimas, sólo logró elevar nuestra deuda hasta diez millones de libras, sin provecho apreciable para la nación.

El de 1872, verdadera locura financiera, que debía producir líquidas £ 15.000.000 y que se elevó con la conversión á más de £ 35.000.000 es el origen de nuestra ruina financiera y de todas las demás.

Enorme en su monto, ejecutado con verdadero lujo de torpezas, en sus menores detalles, fué tremenda avalancha que cayó irresistible, abrumadora sobre nuestro crédito, hasta aniquilarlo por completo.

Don Nicolás de Piérola no fué autor de ninguno de esos desastrosos empréstitos; si contrató el de 1870, relativamente, económicaente, fué para corregir una operación hecha ya sin su cooperación; y mientras tanto, se opuso tenaz y resueltamente, con todas sus fuerzas, á los que después se iniciaron, retirándose del poder, cuando se convenció que las

antiguas influencias resurgían, á favor de la corrupción nueva, y que no tenía ya fuerza propia suficiente, ni apoyo alguno para combatirlas.

Esos empréstitos fueron producidos por idénticas ilusorias expectativas á las de hoy, y virtualmente por los mismos hombres que ahora prosiguen semejantes caminos extraviados, llevando al Perú á nuevas aventuras peligrosas.

La suspensión voluntaria del servicio de deuda del Perú en el extranjero, que arruinará nuestro crédito; el papel moneda, resultado necesario de los errores financieros de 1874 y 1875—las imprudentes leyes sobre el salitre, que proporcionaron un pretexto excelente al enemigo que nos acechaba en el sur, no fueron ciertamente obra de don Nicolás de Piérola, ni de los progenitores del partido demócrata.

Ahora, que después de larga lucha con los malos elementos, de esfuerzo paciente, de incansable labor de ese mismo hombre, se han echado las bases de la reconstitución fiscal del Perú, vienen de nuevo los herederos de una situación que ni ellos ni los suyos crearon, á poner en peligro la hacienda restablecida, á derrochar las economías acumuladas.

.....

Siento, HH. señores, que mi última palabra haya sido, por la fuerza de las circunstancias, de estilo y entonación tan distante del que he usado en estos debates; pero, como lo dije al hablar por primera vez, y rectificando á mi estimable compañero el señor Capelo, seré optimista hasta el último momento, hasta que me convenza del empacamiento de nuestros adversarios.

Ahora, ya estoy plenamente convencido, y, además, he sido toscamente provocado.

Señores, he visto desaparecer muchos Gobiernos, pero hasta ahora á todos los he visto morir por la misma causa. Los gobiernos y las entidades políticas solo mueren de suicidio. Temo mucho que la aprobación de este proyecto, y su ejecución sea el suicidio del Gobierno.

Por más que la vehemencia de mi lenguaje lo disimule, declaro que sentiré intensamente ese suicidio; soy enemigo del desorden y de las revoluciones; pero lo sentiré mucho más porque junto con la ruina del

Gobierno veo y temo desastrosas expectativas para la República.

Voto, resueltamente, en contra del proyecto en debate. (Aplausos.)

El señor **Elguera**.—Permítame V. E. dos palabras. En la exaltación del señor Rodulfo, ha dirigido una invectiva á los miembros que han firmado la proposición para cerrar el debate; ha dicho el señor Rodulfo, que ninguno de los que firman esa proposición toma parte en las discusiones. Yo, Excmo. señor, tomo parte en los debates en que me creo competente para hablar, porque no soy omnisciente; mis compañeros también lo han hecho en distintas ocasiones y sobre diferentes materias; yo quiero que conste mi voto, que los miembros que han firmado la proposición han tomado parte en los debates de muchos asuntos.

El señor **Rodulfo**.—(Interrumpiendo.) Yo no sabía que el señor Elguera, á quien tanto estimo, había firmado esa proposición, ahora que lo sé lo siento mucho por él; pero su señoría dice que toma parte en todas las discusiones que entiende y como en ésta no ha tomado parte, se deduce, que no la entiende; por consiguiente, debe convenir, conmigo, en que no ha sido él persona competente para considerar que el debate estaba agotado y que debía cerrarse.

El señor **Presidente**.—Yo estimaría que el señor Rodulfo se dignara retirar sus palabras.

El señor **Rodulfo**.—¿Cómo?

El señor **Presidente**.—Su señoría la herido la susceptibilidad de sus compañeros, que con perfecto derecho han presentado esta moción.

El señor **Rodulfo**.—Desearía saber cuál es la herida, en qué sitio se halla, para curarla.

El señor **Presidente**.—Ya el señor Elguera lo ha manifestado á su señoría.

El señor **Rodulfo**.—Lo que el señor Elguera ha manifestado es que no ha tomado parte en este debate, porque no se consideraba capaz de intervenir en él, y creía mejor que debía abstenerse de tomar la palabra; como yo, en muchos asuntos que no entiendo, tampoco tomo parte, porque no soy omnisciente; pero yo, cuando me encuentro en esa condición, siempre he creído que no soy quien debo pedir que se corte el debate. Si se trata de un asunto

de medicina, por ejemplo, que esté discutiendo V. E. con el doctor Sosa y con el doctor Matto, yo no podría decir: ya no hay más que discutir; el asunto es perfectamente claro y es preciso que termine la discusión.....

El señor **Presidente**.—¿Su señoría declara que no ha tenido intención de ofender á los miembros que forman la proposición?

El señor **Rodulfo**.—No tengo intención ninguna que aclarar: mi palabra corresponde siempre á mi intención. Mi intención y mis palabras no son una ofensa, sino una crítica perfectamente fundada, evidenciada por mí.

El señor **Presidente**.—Constarán las palabras de su señoría en el acta.

El señor **Alvarez Calderón**.—Deseo saber Excmo. señor si, dada la importancia de este asunto, me permitirá V. E. fundar mi voto con cierta extensión.

El señor **Presidente**.—SSa. tiene el derecho de fundar su voto, siempre que no se salga del asunto de la autorización: en ese terreno el reglamento le concede toda libertad.

El señor **Alvarez Calderón**.—Trataré de sujetarme al reglamento.

(Continuando).—El asunto que va á resolver la Cámara es de tanta gravedad que estimo un deber para cada representante expresar las razones que hayan inspirado su opinión.—Me proponía hacerlo con el detenimiento que la importancia del asunto requiere, y con ese fin solicité el lunes, en secretaría, el uso de la palabra; pero la moción que acaba de aprobarse me obligo á limitarme á fundar mi voto de la manera más concisa.—Voy á procurarlo hacerlo, pero como el asunto es complejo, quizá no pueda ser tan breve como es mi deseo, y pido por eso á la Cámara que me escuche con benevolencia.

Este proyecto de ley tiene por objeto autorizar al Ejecutivo para contratar, con los detalles y restricciones que indica el texto, un empréstito de Lp. 3.000.000, que se destinarán á construir los ferrocarriles designados por las leyes de 1904 y 1905.

A mi modo de ver, lo primero que hay que decir, es, si conviene, ó nó, á la Nación que se proceda á dar cumplimiento á dichas leyes por medio de un empréstito.

No debiendo abordar considera-

ciones demasiado extensas en este mero fundamento de voto, porque eso sería burlar la resolución que acaba de adoptar el Senado, me limitaré á manifestar que, á mi juicio, no hay inconveniente, legal, ni de otra clase, para que el Perú pueda, á semejanza de las demás naciones sudamericanas, aprovechando del crédito, de ese maravilloso resorte de la organización moderna de los Estados, que tan estupendas maravillas produce, para llevar á cabo las obras públicas, que como los ferrocarriles, son elemento indispensable para el progreso de una nación.—Diré más, creo que si, por ventura para nuestro país, ha logrado ya reconquistar su crédito, debe hacer uso de él, pero con toda la cordura, y con todas las seguridades que la necesidad de conservar tan precioso elemento exige, y con toda la prudencia que nuestra desgraciada historia económica nos impone.

¿El propósito del Gobierno, al pretender la autorización para celebrar este empréstito, reúne todas esas condiciones y requisitos para que el Congreso se decida á contraer las obligaciones graves que de este contrato se derivarán?

Para obtener la respuesta me parece indispensable considerar el asunto bajo tres aspectos principales:

1o.—Las seguridades del servicio.

2o.—Las condiciones del préstamo.

3o.—Su aplicación.

Trataré brevemente del primer punto, no porque el asunto sea de poca monta, sino para reducir los límites de mi exposición.

Creo que, aunque deben tomarse en seria consideración las observaciones que se han hecho respecto de las dificultades que pueda presentar para el Perú la reserva anual de una suma de Lp. 225.000, puede aceptarse, en rigor, que hoy pueda contraerse esa obligación, y que con la renta de tabacos podrá, casi seguramente, hacerse el servicio que el empréstito reclama.—No combato, pues, tampoco, esa faz del asunto.

Veamos el segundo punto: las condiciones de contrato. Aunque en el proyecto del Gobierno sólo se establecen las bases referentes á los tipos de emisión, de intereses y de amortización, es sin embargo indispensable que el Congreso tome en cuenta las otras condiciones del contrato que se celebró con el Banco A-

lemán, pues por las declaraciones hechas por los señores ministros parece que subsistirán.

Apreciando, con criterio imparcial, la situación económica del Perú, y sus desgracias anteriores, es necesario reconocer, que la opinión pública fué favorablemente impresionada cuando se supo que era posible conseguir un empréstito de suma tan crecida como 30 millones, al 92 y medio por ciento de emisión, 6 por ciento de interés y 1 por ciento de amortización.

Esa noticia se apreció, desde el principio, como la prueba del resurgimiento del crédito nacional, como signo de que era posible pretender la independencia económica del país, y como una manifestación del horizonte esplendoroso que se presenta para la República, como resultado de diez años de paz bendita y fecunda!—Pero si todo esto es cierto, no lo es menos que el tipo de 6 por ciento para una nación no es tipo bajo; es aproximadamente el doble del interés que pagan las naciones cuyo crédito está bien cimentado, y, en esas condiciones, antes de contratar el empréstito, me parece indispensable que se vea bien claro el beneficio que de ello se reportará.

Debemos también considerar que si los bonos sólo ganarán el 6 por ciento, el verdadero interés que el Perú pagará por el dinero que reciba es de más de 7 por ciento, porque hay que tomar en cuenta que los bonos sólo se emitirán al 92 y medio por ciento y que, además, hay q' pagar al Banco comisión por hacer el servicio.—Creo que en esas condiciones, son pocas las obras públicas que deban acometerse.

Y con este motivo entro á tratar de la 3a. cuestión: la aplicación del empréstito.

Este es el punto grave, y el que á mi juicio origina la disparidad de opiniones.

El objeto del empréstito es llevar á cabo la construcción de los ferrocarriles ordenados por las leyes de 1904 y 1905. Estos ferrocarriles son de dos clases: los unos que llamaré "regionales" y q' son el de la Magdalena, el de Huancayo, el del Cuzco y el de Moquegua y el otro, el ferrocarril de interés netamente nacional, el del Oriente.

¿Constituyen la construcción de esos ferrocarriles obras de tan urgente interés nacional que justifique

que se apele, para ello, á la contratación, en el exterior, de un empréstito, á tipo algo elevado, con los peligros é inconvenientes que una negociación de esa clase entraña? Estimo, Excmo. señor, que de estos ferrocarriles el único que, por su importancia excepcional, pueda hacer aceptable la contratación de un empréstito exterior, es el del Oriente, pero no quiero detenerme por esa escala de importancia que, quizá, sería odiosa, tratándose de ferrocarriles ya ordenados por la ley y que van á servir intereses muy valiosos de varios departamentos de la República.

Quiero aceptar, pues, también, la idea de que todas estas líneas sean suficientemente necesarias como para justificar el empréstito, pero es evidente, que tratándose de unas ó de otras, al conceder la autorización para el empréstito es preciso que, previamente, el Congreso esté bien seguro del éxito de la operación en lo que á la construcción misma de los ferrocarriles se refiere.

Este éxito depende, de varios elementos; así, en los ferrocarriles del Cuzco, Huancayo y Magdalena dependerá, sobre todo, del contrato que se ajuste para explotar las nuevas líneas en combinación con los troncos principales, que hoy están en poder de la Peruvian Corporation; en el de Ilo á Moquegua, de que el ferrocarril que se construya permita una explotación suficientemente económica para que no resulte demasiado gravosa, dado el poco tráfico que puede esperarse de esa línea; y en cuanto al ferrocarril al Oriente dependerá, primero, de la ruta que se elija, y después, del costo de la obra total.

¿Todos estos elementos han sido ya suficientemente estudiados y definidos por el Gobierno, de manera tal, que el Congreso pueda estar convencido de que no existe temor de contrastes, y de que si autoriza el empréstito, estos ferrocarriles se construirán con la rapidez y la seguridad de éxito que el Gobierno cree?

No, á mi juicio, Excmo. señor, y este es el motivo principal, que me impide dar mi voto en favor de la autorización solicitada.

Yo creo que en cuanto á los ferrocarriles regionales, si su costo es problema conocido y fácil, aún no está bien dilucidado el de su explo-

tación; no se han hecho, ni celebrado los contratos que permitan apreciar que el gasto que vamos á autorizar será realmente benéfico para esos departamentos y benéfico para el país.—Tratándose de líneas que son continuación de ferrocarriles existentes, poseídas por entidad distinta del Gobierno, parece natural conocer, con anticipación, cuáles son las condiciones en que, después de construidas dichas prolongaciones, podrán explotarse, para no estar sujetos á contingencias que puedan ser muy perjudiciales.

No es posible hacerse ilusiones al respecto: esas prolongaciones de ferrocarriles deberán, por la fuerza de las cosas, ser administradas por quien posea los extremos que conducen á los puertos, y si eso es inevitable, deben estipularse los detalles de la explotación antes de que se construyan las líneas.

Ahora bien; eso no se ha hecho, y las críticas que con justicia, ó sin ella, han motivado los contratos de arrendamiento celebrados, á posteriori, con la Peruvian Corporation para la explotación de los trozos terminados de la Oroya á Huari, y de Siuaní á Checaupe, hacen palpar la conveniencia de que esos aspectos ó condiciones de esos ferrocarriles sean precisados con antelación.

En cuanto al ferrocarril al Oriente: todo es todavía un problema: problema, la mejor ruta: problema, el costo total.

El Gobierno se ha decidido según parece por la vía del Perené, Quatzirique, y Sumbisidoni á Iparia; pero yo pregunto: ¿qué razones nos ha dado para preferir esta ruta á todas las posibles? ¿en qué se funda para suponer que no hay otra mejor? ¿por qué desestima la posibilidad de que la ruta del Fichis á Puerto Victoria, ó la de Huánuco al Mairo y Pachitea, que atraviesa centros poblados, ofrezcan mayores ventajas?—¿Cuáles son los estudios comparativos serios que se han hecho con este fin?

Yo he seguido con vivísimo interés todo el debate habido en la Cámara de Diputados, primero, y en el Senado después, y declaro que no conozco aún las razones que han inspirado al Gobierno esa decisión; y me parece punto muy principal para apreciar si el importe del emprés-

tito va á tener, ó nó, acertada aplicación.

Puede suceder que el criterio del Gobierno, sobre este punto, esté ya fundamentalmente formado; pero me atrevo á decir que esa convicción no ha llegado aún á dominar al público, y que muchos de los hombres que se preocupan de este grave asunto, consideran que el punto aún está muy lejos de haberse dilucidado, y que presenta muchas, muchísimas dudas, que sería conveniente desvanecer.

Eso en cuanto á las vías al Ucayali, ó á sus afluentes, que en cuanto á la conveniencia de que la vía al Oriente se escogiera, no por el Centro, sino por el Norte, es punto que, á mi juicio, debe discutirse, á pesar de la ley de 1904.

Es innegable que la vía de Paíta al Maraón presenta aspectos muy halagadores: ser línea toda del dominio y provecho del Estado, permitir tráfico mucho más barato por la menor gradiente; y ofrecer por otras muchas razones, mayores alicientes para el desvío de la corriente comercial de la región Amazónica, que hoy se va totalmente al Atlántico.—Esas, y otras condiciones que se añaden, son de tal importancia, que, en mi opinión, es indispensable tomarlas en cuenta, desde que todavía es oportuno, porque no se ha principiado á construir la línea al Ucayali.—¿Qué perdería la Nación con que eso se estudiara, por lo menos?—Pero, se arguye, que eso significa entorpecer la construcción del ferrocarril al Oriente; que si la línea de Paíta al Maraón presenta tantas ventajas, se construirá después, como se construirá también la del Sur: que en la lucha que existe con las naciones limítrofes, en que todas se esfuerzan y se preparan para avanzar sus caminos, no debemos perder tiempo en estas vacilaciones, y que habiéndose decretado ya la construcción del ferrocarril al Ucayali, y conociéndose que es posible, dentro de los recursos que proporciona el empréstito, es indispensable ir adelante, ganar ventaja sobre nuestros competidores, y no exponernos, según la frase del H. señor Tovar, “á perder el festín, por esperar el frac nuevo!”

Todas estas serían razones muy atendibles si el ferrocarril al Ucayali se hubiera principiado, si estuviera siquiera demostrado que seguramente se llegará antes á Iparia, que

lo que podríamos tardar para llevar el ferrocarril á Puerto Victoria, al Huallaga, ó á Puerto Limón.—Pero si ese ferrocarril, aún no se ha principiado, si los estudios mismos no están concluidos, si el trazo definitivo aún está dudoso, ¿por qué desecharlo de plano, sin más examen, las otras vías posibles?—Si gastando el mismo dinero, ó quizá menos, se puede llegar en menor tiempo, y posiblemente en mejores condiciones, á establecer nuestra comunicación con el Oriente, ¿por qué no se estudia eso con esmero?

Nótese bien, que al tocar estos puntos, yo no me pronuncio de manera definitiva en favor de ninguna ruta: mi esfuerzo se reduce á pedir que todas estas líneas se examinen, se estudien debidamente, y como nuestros recursos son tan limitados, sólo se acometa la construcción de la que claramente ofrezca mayores ventajas.—Si esa es la del Ucayali, sea en buena hora; prefírase, pero con conciencia neta de que es esa la que más conviene al país.

El tiempo que estos estudios exigirían, en ningún caso sería tan largo que pudiera causarnos verdadero perjuicio en el resultado: seis meses, ó un año mismo, no son factores alarmantes en un problema cuya realización exigirá años para cualquiera de las naciones que en ello se interesan.—Lo necesario es acertar: lo indispensable es ir al Oriente, pero por la mejor ruta, con pié firme, para que pongamos de nuestro lado todas las ventajas posibles en esta empresa, que podemos llamar la conquista de nuestro propio dominio del Oriente: y el único modo de llegar allí, con verdadera rapidez, es estudiando previamente, á toda conciencia, todos los elementos del problema.

Ese es el deber del Gobierno, y es ese el deber del Congreso!

Por estas razones creo, con profundo convencimiento, que la conclusión del dictamen de minoría que prescribe la previa ejecución de los estudios de las rutas posibles, está perfectamente en armonía con el interés nacional.

Voy á ocuparme ahora del último punto, punto muy discutido, y de gran trascendencia: el costo del ferrocarril al Oriente.

¿Con la parte del empréstito que se va á dedicar á este ferrocarril, que en el mejor caso no alcanzará á dos millones de libras, habrá lo su-

ficiente para concluir la obra?—El Gobierno dice que sí, los opositores afirman que nó!—El Gobierno sostiene que el largo total del ferrocarril hasta Iparia será sólo de 494 kilómetros y que el costo total no excederá de Lp. 3.500 por kilómetro, ó sea, en números redondos Lp. 1 millón 800.000.—Para ello se funda en los cálculos que presenta el ingeniero jefe de la sección de caminos, hechos sobre los datos que han enviado los ingenieros que están estudiando la vía.

Los representantes que se oponen aducen diversas razones para concluir en que esos cálculos son exajeradamente optimistas; que en las apreciaciones publicadas faltan elementos de importancia para el presupuesto de un ferrocarril, como son los relativos á gastos de administración, dirección técnica, salubridad, imprevistos etc., indispensables en trabajos de esta naturaleza. —Comparan, además, estos cálculos con el costo conocido de otros ferrocarriles similares por su trocha, y la región en que han sido construidos, y de ello deducen: 1o. la imposibilidad de construir el ferrocarril al Ucayali, con la suma que se le destina del producto del empréstito, y 2o. que no alcanzando el dinero, el Gobierno se verá obligado á procurarse nuevos recursos y ello llevará al país á nuevos empréstitos, desastrosos para su vida económica.

Es imposible para quien no tenga motivos especiales en que fundar su criterio, sobre bases ciertas, adoptar una opinión en asunto tan oscuro y tan discutido—No puedo, pues, tampoco pronunciarme, de manera decidida, en pró ó en contra; pero de estas contradicciones deduzco, sí, con toda claridad, que falta el elemento esencial para que el Congreso adopte una decisión: faltan los estudios serios, definitivos, concluyentes, que serían los únicos que puedan servir de fundamento para autorizar un gasto tan fuerte para el Perú, como el de Lp. 3.000.000.

Si no estamos seguros del acierto en la ruta elegida, si no conocemos con certeza el costo del ferrocarril, y si nos alcanzará, ó nó, para nuestro plan la suma de que podremos disponer, ¿no es cierto que el deber de los representantes es pedir que estas dudas se desvanezcan, que se haga luz suficiente, antes de conce-

der la autorización para contraer la deuda, esa deuda considerable no sólo por su cifra, sino por las obligaciones que nos impondrá?

¿De qué manera se puede dañar los verdaderos intereses nacionales, exigiendo que todos esos puntos se aclaren, que los estudios se terminen, y que no se emprendan las obras sin estar asegurados de su éxito?

¿Qué razón verdaderamente poderosa puede oponerse á una restricción tan justa, tan prudente, y tan bien intencionada?

¿En qué forma puede ella impedir la realización de los sanos y patrióticos planes del Gobierno?

Por más que he meditado en estas ideas no puedo explicarme la resistencia á admitir esta restricción en la ley autoritativa, restricción que no tiene más fin que impedir las graves consecuencias que puede traer un proyecto ligeramente adoptado. Con ella á nadie se serviría más que al mismo Gobierno, y el Senado, si lo decidiera así, habría cumplido, en esta ocasión, con gran oportunidad, y en verdadero beneficio público, con su papel de cuerpo conservador, y celoso vigilante de los altos intereses de la Nación!

En resumen, Excmo. señor, considero que este proyecto de ley autoritativa, tan ámplia y descarnada es inconveniente y ocasionado á graves consecuencias en el orden económico; estimo que no habiéndose estudiado suficientemente el problema del ferrocarril al Oriente, el empréstito es prematuro; estoy convencido de que ningún verdadero perjuicio podría resultar de que el empréstito se postergase hasta que esos estudios se terminaran, arrojando la luz que todos anhelamos en este grave negocio, porque si el Banco Alemán se negara, por esta causa á proporcionar el dinero, habría otras entidades que lo ofrecerían; y por todo esto, creo que el Senado no debe aprobar el proyecto de autorización para este empréstito, sino se le sujeta á alguna condición que, por lo menos, asegure la construcción total del ferrocarril al Oriente.

Impuesta por el Gobierno la disyuntiva entre votar por la autorización ámplia y absoluta que exige, ó votar en contra, considero que no debo vacilar, y voto por el nó, profundamente convencido de que cum-

plo así mi deber como senador de la República.

El señor Ruiz.—Excmo. señor: Con ahincó atención he seguido el ilustrado y sereno debate al que se ha sometido el proyecto de autorización pedida por el Supremo Gobierno, después de haber dedicado cuidadoso estudio á la laboriosa y larga gestación por que pasó en la honorable Cámara colegisladora; y como la habían contemplado bajo todas sus fases los hombres mejor preparados del seno de ambas cámaras y los de toda la República, habiéndose agotado la materia en discusión, pues con todo lo dicho ya no quedaba un solo punto, ni siquiera el más insignificante detalle, que no hubiera sido larga y eficazmente controvertido y para mí holgaban ya más argumentaciones que sólo tendían á perturbar el criterio nacional y á llevar la desconfianza y la alarma á las masas del pueblo.

He aquí, pues, Excmo. señor, la causa que me impelió á firmar la proposición de clausura del debate, en lo que creo haber cumplido con mi deber y con la ley, y si se presentara nueva necesidad la volvería á firmar, una y mil veces, á pesar de la ingrata voz que se ha encargado de reprochar este acto.

Pesaroso voy á referirme, Excmo. señor, á lo pasado, recordando las varias ocasiones en las que las instituciones y los hombres, el Gobierno y el Congreso han sido enlodados por este mismo recinto, abusando del consentimiento con que hemos permitido que de ello se haga costumbre. Cuantas veces, Excmo. señor, pueblo é instituciones, Gobierno y Congreso, cuanto de grande y respetable tiene la República no ha recibido los embates de esas terribles olas de pasiones desencadenadas, y cuantas veces no se ha pretendido sumergir á la misma Patria, que los hombres de mi edad veneramos quizá con mayor unción que al mismo Dios de nuestras creencias, en lo más profundo, en la sima más honda del horrendo mar del descrédito y de la deshonra.

Yo rechazo, pues, Excmo. señor, las palabras por costumbre vertidas por aquel caballero.

He meditado, Excmo. señor, con tiempo bastante, y con el mayor acopio posible de datos en ésta compleja y trascendental cuestión, tratando de desprenderme de todo a-

pasionamiento que pudiera perturbar mi criterio, y apreciando con prudente imparcialidad las razones en favor y con y de: gran ferroviario propuesto por el Gobierno. Me también compacto y contrapesado ese inmenso cúmulo de cifras y de planes técnicos que con tanta profusión nos han sido proporcionados, decidiéndome precisamente por aquellos que proceden de los profesionales del cuerpo de ingenieros, desapreciando los que se deban de los legos en la materia y que tienen origen en la lectura de los compiladores de noticias.

Algunos de los discursos de magnífica y persuasiva elocuencia, y especialmente los vertidos por nuestros habísimos é ilustrados compañeros, señores Reinoso y Riva Agüero, tras el encanto de su herosa y limpia dicción, envueltos entre las galas de la más sana cultura y de su basta erudicción, emitieron conceptos tan fascinadores, que por varios días fluctué entre la duda y el convencimiento; pero se disipó mi combustión y se aquietó mi espíritu luego que descubrí que los males que nos hacían entrever, esos peligros que nos vaticinaban, estaban fundados en lejanas eventualidades cuya realización se remitía al porvenir más remoto, allá, muy lejos, donde los cálculos de la previsión no alcanzan, y en los percances de nuestro desordenado y azaroso pasado; en aquel ayer que nunca vuelve, en ese mañana que no sabemos si llegará. Esas eventualidades y esos peligros, Excmo. señor, rodean todas las acciones humanas y si por temor á ellos nos apartáramos cobardes de la senda del trabajo, de la actividad, del progreso en la que nos hallamos hoy, ya no nos quedaría más que esperar acostados é impasibles que la parca viniera á libertarnos de nuestros errores.

Quisiera entrar y detenerme en el análisis de todos los argumentos aparatosos sustentados con tanta habilidad; pero ya tal trabajo lo han hecho los oradores que se encargaron de defender el proyecto, y yo á penas dispongo del tiempo necesario para fundar mi voto.

Sin embargo, haré notar que la autorización pedida por el Supremo Gobierno, único y concreto punto puesto en debate, á penas ha sido tocado, y eso solo en lo referente al

antiguo contrato, que tampoco ha sido seriamente impugnado sino más bien ha sido reconocido por todos como el mejor de los que fueron ajustados por el Perú, aún en los tiempos de su mayor opulencia.

Natural es, por otra parte, que los representantes de los departamentos andinos nos apasionemos con vehemencia, de toda idea que signifique la redención de nuestras apartadas comarcas, del alejamiento que las atrofia, del aislamiento en que se consumen, en virtud de esas benditas paralelas de hierro, que por doquiera se extiendan, operando prodigiosas transformaciones en la vida económica de los pueblos como si fueran otras tantas arterias por las que se difunde la savia de la vida y del progreso.

Y cuando se tiene plena confianza, como yo la tengo, en la rectitud y en la laboriosidad del Gobierno más natural y lógico es todavía, que yo me declare, sin reservas, porque se le conceda la autorización pedida.

Por lo demás, yo no soy civilista: todo el mundo conoce que soy constitucional, y que para mí es religión sacrosanta aquella con que respeto y venero mi lealtad incommovible é insospechable. Yo no me muevo, pues, por imposiciones de hombres ni de partidos, trabajo por el triunfo de mis convicciones. Yo respeto á todos los partidos; concedo á los civilistas sus grandes y verdaderos méritos; aplaudo y admiro la magnífica fortaleza y la noble lealtad de los demócratas, pero no me inspiro ni en los unos ni en los otros, pues, por ahora, no soy más que un viejo ciudadano que solo tengo ante los ojos la sagrada imagen de la Patria armada, y á ella sola pido la fuerza que impulsa mi actividad, y de ella mana la savia que vivifica mis pensamientos y hasta mis ensueños.

Excmo. señor, estoy, pues, por el sí, y porque estoy convencido de que así sirvo la causa de la ventura nacional, voto, como lo hizo el honorable señor Reinoso, con la mano puesta sobre el corazón, escuchando la voz de mi conciencia, porque se conceda la autorización pedida por el Supremo Gobierno.

El señor Samanez.—Excmo. señor: Yo solo diré dos palabras como fundamento de mi voto en este gra-

vísimo asunto que viene ocupando la atención del Congreso durante dos legislaturas y que felizmente termina hoy, habiendo tenido yo la honra de firmar la proposición para que se le dé por discutido, y caigo por lo tanto, en la alusión hecha por el honorable señor Rodulfo; pero no me dañan, Excmo. señor, las ligerezas geniales de su señoría.

El señor Rodulfo.—(Por lo bajo) —Gracias.

El señor Samanés (continuando) —Circunscrita la cuestión hoy á la concesión que solicita el Gobierno de una autorización para contratar un empréstito de tres millones de libras para ferrocarriles, solo se trata de conceder ó no, esa autorización, de manifestar si el Congreso tiene ó no, confianza en el Gobierno; nada de nuevo hay que decir á ese respecto, todos los argumentos se han agotado, todos los más conspicuos oradores han agotado su elocuencia y por consiguiente, ha habido tiempo de más para formar mi humilde concepto.

En este asunto, Excmo. señor, yo me conduciré con la misma independencia, con la misma libertad de conciencia con la que en otro tiempo protesté contra aquel gran contrato Grace, no obstante de ser amigo personal de don Miguel Grace y de tener relaciones más que fraternales con el Presidente de la República de entonces; protesté de ese contrato primero, á la cabeza de mi departamento, por actas, y después aquí en mi banco de senador. Ahora con esa libertad é independencia, sin obedecer á sugerencias de ninguna clase, sin obedecer á mandato ninguno, como se ha dicho, estaré por la autorización y voto, Excmo. señor, en ese sentido, porque confío en la honorabilidad y patriotismo del Gobierno actual y porque creo que los que han impugnado esa autorización no han monopolizado el saber, la honorabilidad, el patriotismo y los sagrados deberes para con la Patria; creo que el Gobierno posee también esas nobles cualidades y que sabrá emplear debidamente el empréstito para el que se le autoriza. Por último, tratándose de obras públicas y sobre todo de ferrocarriles para el Perú, jamás daré mi voto en contra.

Por estas razones estoy por el sí. (Aplausos)

El señor **Solar L. F.**—Siempre he creído, Excmo. señor, que los ferrocarriles eran para el Perú la primera y más importante base sobre la que debe verificarse otros puntos de mayor importancia, como son la irrigación, la colonización, etc. Esta ha sido siempre mi convicción profunda desde que he podido darme cuenta de los asuntos públicos y con mayor razón desde que tuve el honor de formar parte en la constitución del actual Gobierno, que en su programa manifestó la necesidad urgente de la construcción de ferrocarriles.

Sobre este punto, Excmo. señor, creo que se ha dicho bastante durante el año y medio que ha durado esta discusión; de todo he oído, Excmo. señor, pero á nadie he oído la opinión de que los ferrocarriles no sean las obras de primera importancia para el país.

Yo no soy financista ni ingeniero, sin embargo, mi convicción más profunda es la que acabo de expresar; pero, Excmo. señor, con motivo de la discusión que ha tenido lugar en esta Cámara, si algunos escrúpulos pude tener sobre las consecuencias que podía traernos la autorización solicitada por el Ejecutivo estos han desaparecido por completo por obra de los mismos que se han encargado de impugnar el proyecto en debate.

En primer lugar se ha hablado de que el empréstito podía ser inconveniente para el país, podría traer malos resultados y muchas funestas consecuencias. Si algo quedó en mi ánimo á este respecto, con solo escuchar la palabra de hombres eminentes, de personajes que ocupan la primera fila entre los hombres públicos como financistas, como el honorable señor Aspíllaga quien en el discurso de impugnación al proyecto manifestó terminantemente que no era opuesto al empréstito, que esta era una de las mejores operaciones realizadas por el Perú.

Esto en boca de uno de los miembros de la oposición tenía para mí una gran importancia.

En segundo lugar la inversión de este empréstito si conviene ó no para los intereses de la Nación; de esta deuda se encargó de borrarla por completo el muy talentoso y eminente hombre público señor Riva Agüero, quien en su brillante discurso declaró terminantemente que el único motivo por el cual estaría en

favor de un empréstito y lo aceptaría sería para la construcción del ferrocarril al Oriente.

Juntando estas opiniones que son para mí de gran importancia, resulta que el empréstito es conveniente, es una de las mejores operaciones. Por otro lado, ese empréstito, la única manera como el señor Riva Agüero lo acepta es aplicándolo á la construcción de un ferrocarril al Oriente.

Este es el argumento contrario, del cual no han querido desprenderse ni aún en el último momento, al fundar su voto: es el relativo á los estudios, Excmo. señor; pero aún cuando yo vuelva á repetir lo que han manifestado ya mis honorables compañeros á este respecto, aunque sea una repetición más sobre este asunto, yo, Excmo. señor, como aquí se ha traído la cuestión de conciencia y de convicciones—que desde luego yo no se las niego á los señores que combaten el empréstito—voy á decir dos palabras más para explicar mi voto.

Esos estudios aún cuando han sido estudios preliminares, han bastado para hacer un cálculo aproximado sobre el costo total del ferrocarril; lo dicho por los ministros es que no están hechos los estudios definitivos, y como no soy profesional no me atengo á lo que dicen los ministros, ni á lo que dicen los opositores del empréstito; me atengo simplemente á las palabras del señor Capelo, palabras que me merecen la más completa y absoluta fé, por ser profesional, porque conoce perfectamente, como pocos peruanos el Oriente y de una manera especial las regiones por las que se trata de construir el ferrocarril, y su señoría ha declarado, con una honradez que lo levanta en su crítica—quitando desde luego las amarguras de sus discursos, siempre inevitables, al manifestar que no tiene confianza en el Gobierno—que es partidario del ferrocarril al Oriente; y hago esta afirmación, no refiriéndome á lo que dice su señoría en sus discursos—creo que no es indiscreto decirlo—sino á lo que dice en sus conversaciones privadas, en las que ha manifestado que es factible la construcción de los ferrocarriles, y que es partidario de ellos y que pueden ser hechos dentro de los cálculos de las cantila-

des que se vá á gastar. Por estos motivos digo y repito, como manifesté al comenzar el fundamento de mi voto, q' me así te, Excmo. señor, la convicción más profunda de que, siendo los ferrocarriles una verdadera necesidad nacional, siendo el empréstito una de las mejores operaciones que se han realizado en el Perú, siendo los ferrocarriles la mejor inversión que puede dársele, siendo esto así, Excmo. señor, yo, con la convicción más profunda, con la misma conciencia de que hacen gala los que se oponen á este empréstito, estoy por la autorización, á fin de que sea una realidad la construcción de los ferrocarriles; estoy, Excmo. señor, por ella, porque, indudablemente me inspiran la más profunda confianza los hombres que manejan actualmente la cosa pública, porque estoy plenamente convencido de que los miembros del actual Gobierno proceden con la mayor buena fe y decisión para emprender esta obra, que corresponderán á la confianza que el Congreso deposita en ellos, á fin de que sea una realidad esta aspiración de todos los partidos del país.

Voto por el sí. (Aplausos)

El señor **Tovar**.—Excmo. señor: Por los fundamentos de los votos que han emitido los señores senadores que me han precedido en la lista se ve perfectamente como ha aseverado el señor Rodulfo, que todos los argumentos que se den no son sino repetición de todo lo dicho en el debate. Yo no quisiera repetir lo que ya he dicho, pero como es menester aclarar algunos puntos que no toqué sino ligeramente cuando traté de fundar mi voto, debo hacer constar, Excmo. señor, que no solo por el convencimiento que tengo de las ventajas del empréstito es que estoy por la autorización, sino porque tengo la íntima seguridad de que los fondos del empréstito tendrán la escrupulosa inversión que requieren los bien entendidos intereses del país.

Hay que tener en cuenta, Excmo. señor, que aquí no se trata de una línea velada, de una línea q' como ha dicho el señor Rodulfo no sirve para nada, porque todas las líneas, tanto la del centro, como la del norte y del sur para nada sirven según ha declarado su señoría, citando al señor Valeárcel. ¿Quién pue-

de negar la importancia de la línea de la Oroya y la de la línea del sur? Nosotros que hemos viajado antes por esos lugares sin usar de los ferrocarriles y después hemos pasado por aquella línea férrea, hemos podido comprender con sorpresa y agrado cuantos beneficios nos han hecho.

Decir que las líneas férreas no sirven para nada, para mí, es el absurdo más grande y si esto se dijera en cualquier otro país estoy seguro que se reirían con desdén. Y así lo han comprendido, ecelentísimo señor nuestros vecinos, ya he hecho presente que el Ecuador, que tiene un presupuesto en una tercera parte menor que el nuestro ha resuelto construir una línea que partiendo de la costa de ese país vaya al Curaray, y se ha puesto en subasta pública ese ferrocarril, que es el que lo lleva al Oriente, donde están todas las riquezas apetecibles y que tiene que dar progreso y engrandecimiento á ese país. El Presidente de Bolivia acaba de poner en subasta la obra del ferrocarril de La Paz á Puerto Pando, y es posible que cuando hay cosas que se sienten y no se discuten, que cuando nuestros vecinos van á construir sus ferrocarriles del sur al norte y otro del norte al sur, nosotros nos quedemos contemplando eso—como dijo el señor Alvarez Calderón aludiendo á mis palabras cuando tomé parte en el debate defendiendo el dictamen de mayoría— para llegar tarde á ese festín? Yo no quiero que lleguemos tarde. ¿Cómo es posible poner en duda una línea que va á llevarnos hacia las regiones del Oriente, que va á aproximarnos al departamento de Loreto, cuando tenemos el convencimiento de que por donde rueda la locomotora acorta las distancias, se multiplican los habitantes y se devuelve el dinero gastado? ¿Es posible que conociendo esto y palpándolo pongamos en duda si la obra se debe ó no llevar á cabo?

Este es un punto que se siente y no se discute. Vamos al Oriente que son los anhelos del país, que se vienen reproduciendo desde años atrás distintos gobiernos han querido descubrir esas regiones, ahora lo conseguiremos.

Por esas razones, Excmo. señor, no solo porque contribuye á la ri-

queza del país, sino porque esa es una medida internacional, estoy por el sí.

El señor **Valencia Pacheco**.—Excelentísimo señor: con vivo interés, con el interés que demanda el delicado y trascendental asunto puesto al voto, he seguido la discusión amplia que se ha producido al redor del proyecto presentado en distinta forma en la legislatura extraordinaria de 1905 y en la forma de autorización al Ejecutivo para contratar un empréstito de Lp. 3 millones con el objeto de construir los ferrocarriles á que se refiere la ley de 1904.

Excmo. señor: por el carácter que invisto, no he podido dedicarme á los estudios de ingeniería y finanzas requeridos en este caso por lo que he tenido pues que beber en la fuente de ilustración y crecimiento técnicos de quienes posean estas condiciones, para formar mi criterio en asunto tan complejo. Después, Excmo. señor, de escuchar el extenso debate realizado en las dos últimas legislaturas, he venido á deducir en conclusión que la mayoría del Congreso como la oposición unánimemente han convenido: 1o. en que el empréstito de Lp. 3000000 por celebrar con el Banco Alemán, es una de las más ventajosas operaciones de crédito que han podido hacerse en el Perú; 2o. han convenido igualmente en que el fundamento sobre el que descansa el proyecto de autorización es la confianza plena que les inspira el Gobierno que va á celebrar el mencionado contrato.

De otro lado, Excmo. señor, todos han convenido también en la necesidad y utilidad de llevar á cabo con el producto del empréstito los ferrocarriles regionales de Sicuani á Checacupe de Ilo á Moquegua, de Yonán á la Magdalena y el de Huancayo, y en cuanto al ferrocarril al Oriente no solo han establecido su indiscutible necesidad, sino la circunstancia de ser esta de carácter inaplazable, é impuesta por el patriotismo. De todo esto han dejado constancia los ilustrados oradores que han defendido é impugnado el proyecto de autorización, y aún mi estimado amigo y compañero, por quien tengo tanta deferencia el honorable señor Reinoso, en su dictamen en minoría nos comba-

te la autorización del empréstito, todo lo contrario, he hecho de ella una justa apología, y tratándose de la construcción de ferrocarriles y muy especialmente el del Oriente no ha podido menos que reconocer su importancia de indiscutible necesidad, defiriendo solo en el detalle ó prelación que da á los ferrocarriles regionales sobre este uno.

á su juicio no debe mientras no se emprenda la obra, en tanto q' terminen los estudios definitivos de ella, en lo que está enteramente en desacuerdo, con la autorizada opinión formulada por el honorable señor Capelo, al respecto.

Excmo. señor: Por todas las razones someramente aducidas, y vertidas en este debate, he formado pues mi criterio claro, correcto, y ese criterio, señor Excmo., está muy lejos de conformarse con sumisas complacencias: ese criterio excelentísimo señor, es fruto de mi propia convicción; pero esa convicción debo dejar constancia que es independiente porque jamás me he inclinado ni me inclinaré nunca ante las influencias del poder, mucho más cuando se trata de los más caros intereses de mi patria.

Por lo expuesto, me declaro con conciencia tranquila y honrada, en favor del dictamen de mayoría, y en tal virtud, Excmo. señor, estoy por el sí.

(Aplausos prolongados).

El señor **Revoredo**.—Excmo. señor: Siendo el último en dar mi voto por razón del cargo que me ha tocado desempeñar, voy á cumplir con el deber de fundarlo, siquiere sea ligeramente, en atención al extenso debate que ha provocado tan importante asunto á las luminosas demostraciones que se han producido, que han llevado al ánimo de todos la convicción, de la necesidad, urgencia y conveniencia, de apoyar la autorización perdida por el Gobierno y á lo fatigada que considero en estos momentos la atención de la honorable Cámara.

He seguido con natural y vivo interés la discusión de este proyecto y puedo declarar con sinceridad completa que estimo como evidentes las conclusiones á que se ha llegado.

Se ha probado sin contradicción, que el ferrocarril al Oriente es una premiosa necesidad, para conservar

la integridad de los más extensos y ricos territorios del Perú, los ríos aparentes para recibir la inmigración, que tanto nos afanamos en atraer y la consiguiente introducción e incremento de capitales, bases importantísimas del engrandecimiento nacional.

Que es otra necesidad inaplazable, la de llevar á término los demás ferrocarriles de interacción, que serán factores de progreso, sacando del estacionarismo ó atraso secular en que vegetan á los departamentos del interior, que aun no han gozado de sus beneficios; los que seguramente se poblarán, ensancharán sus industrias y crearán otras nuevas. La grandeza del país o puede alcanzarse, sin estrecharlo las distancias y poblando sus inmensas soledades.

Que el único medio eficaz de alcanzar nuestros anhelos, en el más breve plazo, es ir al empréstito, pues se ha demostrado con razones concluyentes, todos los días repetidas, la ineficacia é impracticabilidad de los otros. El Gobierno inspira á todos absoluta confianza, por las pruebas de patriotismo y de honradez que viene dando, es pues apto para realizar una operación que le permita hacer práctico su atrevido y grandioso plan de progreso.

El empréstito será negociado con respetables entidades comerciales en las más ventajosas condiciones, los fondos para su servicio son seguros y suficientes, ellos serán íntegramente aplicados á su objeto; dando como resultado seguro la realización de las más caras aspiraciones nacionales, á pesar de las pesimistas razones que en contrario se han alegado.

Por estos breves fundamentos é interpretando la casi unánime y resuelta opinión del departamento que tengo el honor de representar que ve en primer término con su patriotismo nunca desmentido, las grandes conveniencias nacionales y después sus propias aspiraciones para darse el impulso que necesita, me pronuncio por el sí en este trascendental asunto.

—En seguida S. E. levantó la sesión. Eran las 9 y 15 p. m.

Por la redacción.

Belisario Sánchez Dávila.

60a. Sesión matinal del jueves 25 de octubre de 1906.

—[o]—

Presidencia del H. señor Dr. Barrios.

Abierta la sesión, con asistencia de los HH. SS. Carmona, Moscoso Melgar, Alvarez Calderón, Aspíllaga, Bernal, Bezada, Capelo, Carrillo, Coronel Zegarra, Elguera, Echeopar, Falconí, Ganoza, Icaza Chávez, Ingunza, Irigoyen, López, Lorena, Luna, Llosa, Matto, Morey, Menéndez, Olacoechea, Orihuela, Pastor, Peralta, Pérez, Ponce, Puente, Quesada, Reinoso, del Río, Riva Agüero, Rodolfo, Ruiz, Samanez, Seminario y V., Solar A., Solar L. F., Sosa, Tovar, Trelles, Valencia P., Ward, M. A., Ward J. F., García y Revoredo secretarios, se leyó el acta de la sesión anterior y fué aprobada dando lectura el señor secretario al siguiente fundamento de voto del honorable senador por Huánuco, don Leonidas Ingunza, sobre la autorización al Ejecutivo para contratar un empréstito de Lp. 3.000,000.

Excmo. Señor:

Los hijos del trabajo, quienes como yo han labrado honradamente su porvenir con su esfuerzo personal, no son los que sacrifican jamás su independencia y sus convicciones ni ante las imposiciones del poder, ni antes las conveniencias del círculo, ni bajo las sugerencias de la dádiva ó el beneficio.

Nadie tiene derecho para dudar de la honradez ajena, si quiere que se respete la propia, ni nadie que se sienta hombre de bien puede juzgar mal de los demás, sin fundamento para ello. La frente que se ha inclinado hacia el surco para labrar la tierra, no es la misma que se inclina ante los poderosos; el trabajo es la escuela donde se adquiere la verdadera independencia, porque el trabajo produce su fruto, y ese fruto resultado de la paciente labor, es el que escuda al hombre en todo tiempo de las asechanzas del cohecho, de la intriga y de las bajas pasiones.

Ya en otra ocasión tuve oportunidad cuando se trató del malhadado contrato Grace, de probar prácticamente que estaba muy lejos como lo estoy hoy, de obedecer consignas ni de sujetar mi criterio