

la modificación y la Comisión ha aceptado.

El señor REINOSO.—Puede ponerse: “de las lanchas que resulten aparentes para el servicio de los ríos orientales.”

Cerrado el debate se aprobó el proyecto sustitutorio de la comisión, el cual con las modificaciones propuestas en el debate y aceptadas por el H. señor Reinoso y los miembros de la Comisión, quedó en la siguiente forma:

“Art. 1o.—Rebájase en Lp. 3,840 anuales la partida No. 6,250 del pliego ordinario de Guerra y Marina correspondiente al sostenimiento de las lanchas que actualmente hacen el servicio en nuestros ríos orientales”.

“Art. 2o.—Autorízase al Poder Ejecutivo para enagenar las lanchas que resulten inaparentes para el servicio de los ríos del Oriente, debiendo hacerse con los restantes el servicio postal en la Vía Central y los demás á que están dedicadas”.

El señor REINOSO.—Pido á V.E. que se sirva consultar si este asunto pasa á la Cámara de Diputados sin esperar la aprobación del acta.

—Consultada la H. Cámara así lo acordó.

—Sin debate se aprobó el dictamen de la Comisión Principal de Presupuesto favorable al proyecto del Gobierno venido en revisión por el que se rebaja á Lp. 6,000 la partida consignada en el pliego extraordinario de Justicia para subvencionar la enseñanza media general y la técnica.

Se levantó la sesión. Eran las 6 y 30.

Por la Redacción.—

Víctor E. Ayarza.

3a. Sesión del Martes 1o. de Febrero de 1910.

Presidencia del H. señor Aspíllaga

Abierta la sesión, con asistencia de los señores Senadores Arenas, Ballón, Barco, Bernales, Capelo, Carmona, Díez Canseco, Fernández, Ferreiros, Flórez, Irigoyen, La Torre, López, Loredo, Lorena, Luna, Mata, Matto, Ma-

latesta, Muñiz, Peralta, Pizarro, Ramírez, Reinoso, Ruiz, Schreiber, Santa María, Sánchez Ferrer, Seminario, Solar, Sosa, Torres Aguirre, Tovar, Valencaj Pacheco, Villacorta, Villanueva, Vivanco, Ward M. A., Vidal y García, Secretarios, fué leída y aprobada el acta de la anterior.

Se dió cuenta de los siguientes documentos:

OFICIOS

Del señor Ministro de Gobierno, acusando recibo del que se le dirigió comunicándole la instalación de las sesiones del Senado en la actual Legislatura.

Al archivo.

Dos del señor Minisetro de Hacienda, comunicando que ha dirigido a la H. Cámara de Diputados los respectivos oficios rubricados por S. E. el Presidente de la República, sometiendo á la delibereación del actual Congreso Extraordinario el proyecto de reforma de la ley de alcoholes y el de estanco de alcoholes desnaturalizados.

Dos del mismo, rubricados por S. E. el Presidente de la República, sometiendo á la deliberación del actual Congreso Extraordinario, el proyecto sobre prórroga del contrato para la recaudación de rentas departamentales y el relativo á facultades coactivas.

Los anteriores oficios pasaron á sus antecedentes.

DICTAMENES

De la Comisión de Legislación, en el proyecto que modifica el artículo 664 del Código de Justicia Militar.

De la Comisión Principal de Presupuesto:

En el proyecto que vota Lp. 500 para los trabajos de defensa de la villa de Ambo;

En el que designa el personal y dotaciones que deben disfrutar los empleados del Registro de la Propiedad Inmueble de la República; y

En el pliego extraordinario de Relaciones Exteriores para 1910.

A la orden del día de los anteriores dictámenes.

PEDIDO

El señor LUNA.—Excmo. señor. El gobierno ha celebrado un contrato con la Compañía Gómifera Paucar-

tambo para la apertura de un camino en la hoya del Vilcanota. Entre las cláusulas de ese contrato se ha consignado la obligación del Gobierno de hacer un adelanto de dos mil libras á esa compañía y otras cláusulas más que tienen conexión con algunas partidas que figuran en el pliego extraordinario de Fomento. Pido á V. E. que se dirija un oficio al señor Ministro de Fomento, para que mande el contrato original ó una copia de él, á fin de que pase para dictamen á la Comisión Principal de Presupuesto; y además solicito que este oficio se dirija sin esperar la aprobación del acta de la presente sesión.

S. E. ofreció que el oficio se pasaría inmediatamente.

ORDEN DEL DIA

SUBVENCIONES AL JOCKEY CLUB Y AL FERROCARRIL DEL CUZCO A SANTA ANA.

—Se dió lectura por el señor Secretario á los documentos que siguen: Ministerio de Fomento.

Lima, 13 de Diciembre de 1909.

Señores Secretarios de la H. Cámara de Senadores.

Se ha recibido la atenta nota de U.S.S.HH. No. 581, motivada por un pedido del honorable señor Reinoso, conducente á ilustrar á la Comisión Principal de Presupuesto de esa H. Cámara respecto del estado de los trabajos del ferrocarril de Lima á Huacho y á otros puntos relacionados con ese ferrocarril; así como también sobre el estado de los estudios del de Cuzco á Santa Ana.

El ferrocarril de Lima á Huacho se encuentra en activo trabajo, como se impondrán U.S.S.HH. por el adjunto informe.

De los 253 kilómetros que tiene esa línea hay ya hechos 64 kilómetros de terraplén y más en construcción y próximos á terminarse.

Debo dejar constancia de que no se ha hecho el depósito preliminar que se estipula en la cláusula VI de la concesión, y por consiguientes tampoco se ha abonado hasta la fecha ningún interés sobre el capital invertido en esa obra.

Los estudios del ferrocarril del Cuzco á Santa Ana están ya terminados y han sido presentados, hace poco tiempo, á mi despacho. Actualmente

están revisándose los estudios de las dos rutas: la primera que se ha llamado "Baja", con una extensión de 188 kilómetros y costo de S. 5.155.000, y la segunda denominada "Alta", con una extensión de 215 kilómetros y costo de S. 8.293.000.

Desde luego el costo de cualquiera de las rutas estudiadas no debe tomarse como definitivo por estar sujeto á las modificaciones que es necesario introducir en el presupuesto de la línea que se elija, lo cual depende de la revisión que se hace.

Dejo así contestados los puntos á que se contrae el oficio de U.S.S.HH. en referencia.

Dios guarde á U.S.S.HH.—*Carlos Larrabure y Correa.*

Lima, 25 de Enero de 1910.

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

Ampliando mi oficio No. 74, fecha de hoy, me es honroso poner en conocimiento de V. E. que la H. Cámara de Diputados ha acordado incluir en el pliego extraordinario de Fomento del Presupuesto General de la República para 1910, la partida No. 51, destinada á subvencionar al Jockey Club y la que preceptúa la ley No. 700, para la construcción de un ferrocarril de vía angosta que una la ciudad del Cuzco con la de Santa Ana, capital de la provincia de la Convención.

Dios guarde á V. E.

(Firmado).—*J. M. Manzanilla.*

Comisión Principal de Presupuesto de la H. Cámara de Senadores.

Señor:

Por el adjunto oficio de 25 de que rige, la H. Cámara de Diputados comunica haber acordado incluir en el pliego extraordinario de Fomento del Presupuesto General de la República para 1910 la partida No. 51, destinada á subvencionar al Jockey Club y la que preceptúa la ley No. 700, para la construcción de un ferrocarril de vía angosta que una la ciudad del Cuzco con la de Santa Ana, capital de la provincia de la Convención.

En cuanto á la primera partida, ó sea á la que se refiere á la subvención del Jockey Club, la Comisión cree

que debe desecharse la inclusión de la partida No. 51 de Lp. 1,000, para subvencionar á esa sociedad, si se tiene en cuenta la escasez de las rentas públicas en el año económico próximo, para atender á obligaciones precisas, y mucho más si se trata como en el presente caso de subvencionar a una institución que tiene vida propia y que puede sostenerse sin necesidad del auxilio fiscal.

Está bien que cuando el Erario cuenta con mayores rentas, aplique parte de éstas á fines como el de que se trata, esto es, á impulsar y fomentar instituciones que tienen por objeto dar al público espectáculos cultos. En la actual situación no es posible gravar las rentas generales para la satisfacción de ese propósito, mucho más cuando se han introducido economías en servicios públicos de la mayor importancia, á fin de saldar el fuerte déficit del Presupuesto.

Además, de lo expuesto, el Congreso ha resuelto prorrogar hasta el año de 1911 la suspensión de las partidas que figuran en la ley de balance del Presupuesto General de la República de 1909, entre las que se halla la de mil libras (Lp. 1,000) correspondiente al Jockey Club. No sería, pues, correcto que el Congreso hiciera respecto de este egreso una excepción especial, reconsiderando su resolución anterior, cuando hay otras partidas de mayor importancia, destinadas á satisfacer necesidades reclamadas por el buen servicio público, cuya ejecución deberá postergarse.

Sensible es que no se pueda llenar en esta oportunidad los fines á que se contrae la ley No. 607, pero mucho más sensible sería incrementar los egresos dificultando así el balance del Presupuesto General de la República para 1910. Es por esto que la Comisión opina que debe desecharse la inclusión acordada por la H. Cámara de Diputados en cuanto se refiere á la subvención del Jockey Club.

En cuanto á la que se refiere al ferrocarril del Cuzco á Santa Ana, tampoco cree la Comisión que debe aceptarse la inclusión de la suma de Lp. 8,000 á que se refiere el inciso C del artículo 20. de la ley No. 700, porque

desconociéndose los productos que rinden los fondos provenientes de la alcabala de coca de las provincias de Calca y Convención y el del impuesto adicional de 30 por ciento sobre el fiscal que actualmente grava á los alcoholes que se consumen en el Departamento del Cuzco, con excepción del vino y la cerveza, no sería justo ni conveniente gravar á las rentas generales con el fuerte desembolso de Lp. 8,000 para obras que pueden realizarse en el año próximo, una vez que el Congreso posea todos los datos respecto á la producción de las rentas que á ellas se destinan.

Tales consideraciones influyen en el ánimo de la Comisión Principal de Presupuesto para pedirlos que desechéis las dos inclusiones acordadas por la H. Cámara de Diputados en el pliego extraordinario de Fomento.

Lima, 31 de Enero de 1910.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

(Firmado).—*J. J. Reinoso.*—*J. Capelo.*—*Andrés G. Malatesta.*—*Juan C. Peralta.*—*R. O. Mata.*

El señor PRESIDENTE.—Está en debate el dictamen de la Comisión Principal de Presupuesto.

El señor CAPELO.—Hay una circunstancia notable en esta partida relativa al Jockey Club. Tanto la Cámara de Diputados como el Senado, en este año, han aprobado que esas partidas se aplacen, y sin embargo, contraviniendo á un artículo terminante de la Constitución del Estado, sin reconsideración previa, la misma Cámara de Diputados ha resuelto después que esa partida se consigne. Esto no se puede hacer, de manera que el Senado no puede aprobar la partida, porque ello importaría un acto contrario á lo resuelto por el mismo legislador. Esto es lo notable, sin embargo esta circunstancia se podría salvar de un modo: si el Ejecutivo mandara un proyecto, pero no lo ha mandado, de modo que la Cámara, por sí misma ha tomado una resolución contraria á la anterior. Es, pues, nula.

En cuanto á la otra parte del ferrocarril del Cuzco á Santa Ana no la comprende el pedido de aplazamiento, eso se tratará, pues, aparte.

—Consultada la H. Cámara, acordó desechar la inclusión en el Presupuesto General de la partida para subvencionar al Jockey Club.

El señor PRESIDENTE.—Está en debate la inclusión de la partida para el ferrocarril del Cuzco á Santa Ana.

El señor LA TORRE.—Excmo. señor: Es bien desprovista de fundamento, desgraciadamente, la parte del dictamen que ha sido suscrita por la Comisión de Presupuesto, en que opina por que no se consigne en el Presupuesto de este año la suma destinada á la construcción del ferrocarril del Cuzco á la Convención; los puntos en que este dictamen se apoya son tres. (Leyó).

Sin embargo, de esas atingencias puedo decir que se conoce el monto de los ingresos destinados para la construcción del ferrocarril, que la alcabala de coca produce setenta mil soles cada año, que sus fondos se invierten conforme á la ley: una parte en atender los caminos de herradura del Cuzco á la Convención y la otra está en la Caja de Depósitos y Consignaciones, ascendiendo actualmente á trescientos mil soles. No puede cerse el monto del impuesto adicional, porque los señores miembros de la Comisión de Presupuesto no han estudiado la ley, han tenido el prejuicio, el criterio de que no era conveniente votar una partida fuerte en el Presupuesto, solamente por la manera antojadiza de que una ley arrojaba luz para desechar esa partida.

Dice así la cláusula C: (Leyó).

Hé aquí, Excmo. señor, la cláusula copulativa, ó la parte copulativa de este artículo, al que se ha dado un alcance que no tiene; y yo voy á hacer al respecto un estudio más ó menos detenido de esta ley aunque muy concreto. La ley dice en su artículo primero: (Leyó).

La alcabala de coca, bien saben los honorables senadores es un impuesto que se crearon por propia voluntad los hacendados de esas regiones, hace muchos años, y que actualmente esa renta constituye la suma á que antes me he referido y que dá setenta mil soles al año, aproximadamente y que sirve para atender en una gran parte á los caminos de herradura. (Lleyó).

Quiere la Comisión que se conozca el monto de este impuesto; pero la Comisión no se ha fijado en que el artículo 5o. dice: (leyó), y sábiamente se ha puesto la ley en este caso, porque estamos acostumbrados á tener la amarga y dolorosa práctica de que los impuestos se dediquen á fines que no se llegan á ver realizados.

Y no habría sido mucha sorpresa el que se hubiese visto que ese impuesto de alcabala á la coca en el Cuzco no se hubiese empleado en hacer el ferrocarril, sino en otro fin distinto. Como ejemplo palmario de que en el Perú se realiza esto citaré el impuesto á la sal, que nos fué arrancado. Yo tenía el honor entonces de pertenecer á la Cámara de Diputados, voté por él con la promesa franca y sincera de un Ministro de Relaciones Exteriores que se presentó diciéndonos: dadme en la mano derecha el impuesto á la sal y os traeré en la mano izquierda, en la mano del corazón, el rescate de Tacna y Arica. Con esto se nos engañó, Excmo. señor; el impuesto de la sal se creó pero no vino el rescate de Tacna y Arica.

Pues bien, Excmo. señor, esta ley contemplaba el caso de que no se pudiera gastar ese impuesto sino en realizar la obra. Mal, pues, exige la Comisión de Presupuesto que se conozca el monto de este impuesto excepcional cuando no se podría hacer efectiva esta ley sino cuando se ponga manos á la obra.

Finalmente, el inciso C dice que se considera la suma: (Leyó).

Desde 1910. Era necesaria esta frase, á fin de que no se alarmase el Congreso, que las proyecciones de esta ley no fuesen temidas, se necesitaba, pues, una frase copulativa como esa: desde 1910, consignada aquí: (Leyó).

Quiere decir, Excmo. señor, que en los primeros momentos era sumamente necesaria la protección del Estado para la obra del ferrocarril que mandaba construir una ley, que el Ministro de Hacienda ó Fomento del señor Pardo calificó de ley modelo, porque se ha tomado en sus dos terceras partes fondos particulares para hacer un ferrocarril, cosa que todavía en el Perú no se ha realizado.

Como pudiera suceder que los fon-

dos con que se construyera este ferrocarril resultaran exiguos, la ley ha querido compensarlo con el tiempo más ó menos largo que pueda regir este impuesto.

La cláusula que acabo de leer y que es la que tantos comentarios autojaidizos ha tenido, quiere decir que desde 1910 regirá el subsidio fiscal de ocho mil libras, hasta que los impuestos de la alcabala de coca y adicional de alcoholes puedan por sí bastar y sobrar para hacer frente á la amortización del capital y pago de intereses del contrato que pudiera hacer el gobierno. Ahora bien, se arguye, Excmo. señor, y se dice: ¿están hechos los estudios? ¿Cómo se puede incluir suma alguna en el presupuesto cuando no sabemos que monto tendrá esa construcción? no tenemos ninguna orientación ni cosa perecida. Esa no es razón porque hay dos fundamentos en contra. 1o. el cuerpo de ingenieros civiles tiene estudios sobre el ferrocarril que ascienden á tres millones de soles, y la Peruvian Corporation acaba de realizar estudios que ascienden á cinco millones; estos estudios últimos son de vía ancha; y los del cuerpo de ingenieros de vía angosta como manda la ley. Pues bien, los estudios están hechos ¿qué es lo que se quiere ahora? Lo que se quiere es dar cumplimiento al artículo 4o.; es decir, eso es lo que queremos los que pensamos que debe cumplirse lisa y llanamente la ley; porque es perentoria, definitiva y terminante, y por eso queremos dar al Gobierno todas las facilidades que aparecen del artículo 4o. de la misma ley que dice: (leyó)

Si no tenemos los fondos apropiados, si no se tienen las ocho mil libras dispuestas, que puede ser el fondo primordial, al que pueden añadirse otros, para decirles á los capitalistas: tengo esta renta anual, sobre la cual necesito tal empréstito, ¿cómo puede conseguirse de un capitalista que dé una suma más ó menos crecida? ¿Y sería posible que cualquier capitalista, especialmente los extranjeros, puedan tener fé en las disposiciones de un país que tiene una ley terminante, amplia y concreta que dice que desde el año 1905 se consignará en el presupuesto de la República una suma dada, y pa-

ra el año 1910, y en el Senado, en el más alto poder del Estado se acuerda no consignar esta suma? No encuentro razón alguna aceptable, no encuentro ni encontraré jamás palabras que disculpen una actitud semejante.

Creo, Excmo. señor, que he refutado los únicos puntos á que se refiere el dictamen de la Comisión de Presupuesto, pues no dice más el dictamen. Por mi parte, como representante del Cuzco, y como ciudadano que desea que aquella circunscripción territorial reciba el beneficio á que tiene derecho por una ley sancionada con el voto unánime de ambas Cámaras y que está vigente desde hace dos años, ruego á los honorables señores senadores que tengan la bondad de fijarse en que el fundamento del dictamen de la Comisión de Presupuesto es un fundamento inaceptable y creo haber destruído las dos únicas razones en que se basa.

El señor REINOSO.—Siento hacer uso de la palabra. Ruego al señor Secretario se sirva leer el dictamen de la Comisión Principal de Presupuesto en el pliego extraordinario de Fomento.

El señor SECRETARIO.—(Leyó.)

El señor REINOSO.—Excmo. señor: es sumamente raro que, tanto la Comisión de Presupuesto de la Cámara de Diputados, como la de Senadores, por unanimidad, hayan comprendido que la cláusula C de la ley número 700 es una cláusula condicional. La interpretación que le han dado, tanto la Comisión de la Cámara de Diputados como la de esta Cámara, es uniforme, y no ha podido ser de otro modo, Excmo. señor. El señor La Torre no ha encontrado palabras bastante ásperas, le han faltado los epítetos para calificar esa interpretación uniforme de diez personas: cinco Diputados y cinco Senadores.

Voy á permitirme hacer algunas observaciones, Excmo. señor, para llevar al ánimo de la H. Cámara, que el concepto de la Comisión de Diputados está de acuerdo con la de Senadores, y que éste es el concepto de la ley: dice la ley que se consignará en el Presupuesto General de la República, á partir de 1910, la suma de ocho mil libras, mientras no basten las rentas empleadas á satisfacer el servicio del capital que se invierta en la ejecución de la

obra. Pregunto yo, Excmo. señor: ¿es esto ó nó condicional? ¿Ese, mientras no basten, no es una condición? Se exige primero que ésas rentas basten, y para que basten, ¿no es menester conocer primero el capital que se ha de invertir?

Efectivamente, Excmo. señor, se han hecho estudios, y, conforme á una información que yo solicité del Ministerio de Fomento, se nos dijo aquí: los estudios del ferrocarril del Cuzco á Santa Ana están ya terminados y han sido presentados hace poco tiempo al despacho; actualmente están revisándose los estudios. Dice así:

(Leyó)

No puede ser esto más explícito, Excmo. señor. Hay dos rutas estudiadas y dos presupuestos con una diferencia de tres millones de soles entre los dos. El Gobierno todavía no ha elegido ni aprobado ningún presupuesto; por consiguiente, no conocemos el capital que hay que servir. Esta es la base de la ley, y si no conocemos el capital no podemos apreciar si las rentas bastan ó nó para su servicio. Por consiguiente, si no conocemos el servicio menos podemos votar, la partida en el Presupuesto, sin saber si hay ó nó déficit.

El H. señor La Torre dice que el producto de la alcabala de coca es de setenta mil soles anuales; y que el de los otros impuestos no se conoce todavía (una alza en los licores que se importan) y que, como V.E. sabe esa renta resulta casi ilusoria. La ley dijo que se cobraría el impuesto á los aguardientes que se producían en el Cuzco, no habló de los aguardientes de fuera; sin embargo, hoy todos los aguardientes pagan esa sobre tasa del impuesto, pero no se conoce el monto de ese impuesto. Y si no se conoce, Excmo. señor, como he demostrado, el capital que hay que servir, tampoco puede conocerse si con esta renta habrá ó nó déficit en el Perú.

El H. señor La Torre nos habla de otros estudios que hizo la Peruvian que cuestan tres millones; hay que felicitarse, y en ese caso yo le digo al H. señor La Torre que con la alcabala de coca hay para servir el empréstito; y por consiguiente esta consignación de la partida resulta completamente inú-

til, porque se ha puesto para el caso de que no baste aquella, á lo menos ese es el sentido de la cláusula y está redactada de manera que se comprende eso. La redacción la han aprobado así las dos Cámaras. Y digo esto, Excmo. señor, porque se ha dado ya en la flor de imputar á la Comisión de Redacción los errores á que inducen la redacción de las leyes, sin acordarse que los representantes han aprobado esas redacciones. Aquí la redacción lo dice bien claro:—mientras no se consigne la partida. Esto es claro y castellano.

Así es, pues, Excmo. señor, que no existe el estudio aprobado por el Gobierno, y conociéndose el capital cuyo interés tiene que servirse y no pudiéndose estimar si los fondos destinados basten ó nó, la consignación de la partida de ocho mil libras es inútil. Si durante este año se vé que no bastan esos fondos, el año entrante se consignará la cantidad necesaria para saldar la diferencia, porque no es posible concebir que esta ley modelo, como la llama el H. señor La Torre, que recuerdo fué aprobada sin dictamen ni estudio, el último día de la legislatura ordinaria de 1907, no es posible convenir que esta ley haya establecido ad perpetuam la contribución de ocho mil libras para sostener ese ferrocarril; de manera que no habiéndose llenado las condiciones que estableció la ley, la consignación de la partida no tiene objeto.

El señor LA TORRE. Excmo. señor: tal es el apasionamiento del H. señor Reinoso en esta cuestión como en otras, especialmente en aquellas que se refieren á redacciones—y reconozco que Su Señoría es un eximio literato ó lo que sea—pero no puede ser en su condición humana que se sustraiga á aquel aforismo latino “errare humanum est”; la humanidad es susceptible del error, Honorable señor Reinoso, y no es posible que por consideraciones á la susceptibilidad de determinadas personas se pueda encontrar bueno todo aquello que el criterio de uno no lo encuentra lo mismo. Así, al examinar la redacción de esta ley encontré que no estaba buena, sin recordar que Su Señoría fué miembro de la Comisión de Redacción.

Por lo demás, voy á comprobar que el H. señor Reinoso en este asunto es-

tá equivocado, así como en la suposición de que el ferrocarril está tasado en tres millones de soles y que, basta para hacer el servicio el producto del impuesto de alcabala. El H. señor Reinoso acaba de oír que son setenta mil soles anuales, y esto no alcanza para hacer el servicio de intereses del capital ni al 4 por ciento al año. Cuando se formuló esta ley se pensó en hacer un acopio de fondos de la alcabala de coca con los fondos del impuestos de alcoholes en el Cuzco y el subsidio fiscal que era muy antural. No se puede, bien lo sabe la H. Cámara, hacer ninguna operación de finanzas sin que antes las cajas estén llenas, no se puede decir á los capitalistas quiero dinero para hacer una obra si de antemano no se les dice: tengo esta renta para hacer frente al pago del capital é intereses; y para que haya esa renta es necesario que así como existen la alcabala de coca y el impuesto de alcoholes, exista también el subsidio fiscal en el Presupuesto General de la República.

Ahora bien, ¿alcanzará ó nó esta suma? Esta suma, Excmo. señor, no es excesiva porque por eso se ha colocado la cláusula 3 del artículo 2o. en la condición de dar en el tiempo lo que falte en el monto de la suma; ¿se puede hacer un ferrocarril de 180 ó 200 kilómetros con tres millones de soles? Efectivamente se puede hacer, pero los tres millones de soles deben ser amortizados con un interés del 6 ú 8 por ciento en un tiempo determinado. Pero para hacer esa determinación del tiempo que el Gobierno puede fijar, se necesita saber el monto de los fondos de que se dispone anualmente.

Ahora bien, el H. señor Reinoso ha recordado que esta ley tuvo una aclaración, pero debe también saber el H. señor Reinoso como representante que es por Arequipa que esa ley tuvo la aclaración de quitar lo que un representante de Arequipa hizo poner por salvar así los intereses de ese departamento. Cuando se discutía esta cuestión en la Cámara de Diputados, se creía que tal como estaba la ley se debía pagar el impuesto en los lugares de producción y no de consumo, y, entonces, se propuso una adición que decía que no pagarían ese impuesto sino los artículos consumidos dentro del departa-

tamento del Cuzco; hubo mala redacción y por ella se creyó que la adición era supuesta ó caprichosa, pero como el camino de la honorabilidad y honradez se abre paso por sí mismo, vinieron las indagaciones se trajo el expediente y se encontró que el secretario de la Cámara de Diputados de su puño y letra había tomado la palabra al señor representante de Arequipa que verbalmente, en plena sesión de Cámara dictó esa adición que resultó mal trasladada á la ley.

He tenido que referirme á ese incidente para hacer ver al H. señor Reinoso que sus palabras pueden tener algo de punzantes para el que habla, pero no me alcanzan, Excmo. señor.

Dice la ley que la suma se consignará desde 1910, y para que no se consigne, SSA. dice que la consignación de esa suma es condicional, que no es sino un apoyo, como quien dice, el fertilizante de la planta si ese impuesto no alcanza á cubrir el servicio del capital é intereses.

La cosa no puede ser más clara, Excmo. señor. Por mi parte sostengo que bajo el aspecto legal ésta es una cuestión perfectamente definida. Cuando hay una disposición que dice terminantemente:—hágase tal cosa—no hay mucho que hablar, Excmo. señor. Esta ley dice que desde 1910 debe consignarse una partida de ocho mil libras, pero la Cámara de Diputados creyó que, dada la estrechez de finanzas de la República, sería difícil que esta partida tuviese cabida durante este año, pero enseguida se fijó en que habían fondos, porque el Ministerio de la Guerra hizo la observación de que habían nueve mil libras de más respecto de la partida de indefinidos; y, habiendo fondos y siendo perentoria la ley, había que consignar las ocho mil libras, quedando aún mil libras sobrantes de aquellas nueve mil.

Yo creo, Excmo. señor, que las cuestiones de caminos están estrechamente vinculadas á la vida nacional: todo lo que se gaste en caminos redundará en prosperidad y progreso. No debe el Congreso poner reparos á esta clase de gastos, tanto más si están mandados por una ley. También

debo hacer notar al H. señor Reinoso, que esta ley no pasó como Ssa. ha dicho: casi por agua caliente. Yo desearía que se leyese el informe del Gobierno sobre este proyecto, para probar lo contrario. Esta es la primera ley, Excmo. señor, en que se consignan fondos particulares; los fondos de un grupo de individuos honrados que trabajan allá en el interior, y olvidando las grandezas de la capital están labrando la prosperidad del país. (Aplausos).

El señor REINOSO.—Voy á levantar los cargos que me hace el H. señor La Torre. No sabía yo que ni en la Cámara de Diputados ni en esta Cámara se hubiera mencionado á un representante por Arequipa, como autor de una adición que se comprobó plenamente que había sido hecha después de aprobada la redacción de esta ley. Eso sí lo recuerdo, Excmo. señor, que aquí se comprobó plenamente, de una manera palmaria, que esa adición había sido agregada después de aprobada la redacción de la ley y de remitido el autógrafo al Gobierno.

Mal podría tener interés el señor Revilla en conseguir excluir del impuesto los aguardientes producidos en el Cuzco, desde que él no producía aguardientes en el Cuzco sino en el valle de Mages; no se favorecía, pues, la adición, y yo siento que el H. señor Revilla esté ausente, pero como pasano de él protesto de esa inculpación, porque eso lo ha podido demostrar en su tiempo y pudo esclarecerse quién puso esas palabras en esa ley; lo que se demostró es que eso se había hecho después de aprobada la redacción.

Yo, pues, por el honor de un representante de la Nación, que es un cumplido caballero, protesto en su nombre y no puedo admitir ese cargo, que no ha sido comprobado, ni se podría comprobar.

El señor LA TORRE.—Es atributo de las personas, que, como el H. señor Reinoso hacen uso frecuente de la palabra, el invertir las que escuchan. Yo no he hecho inculpaciones, ni es mi ánimo el decir que el señor Revilla ha hecho ni ha dejado de hacer tal y cual cosa. Que yo soy productor de alcohol. ¡Perfectamente!

No sólo soy eso: soy peón, soy mayor-domo, soy albañil, eso no me deshonorá; pero puedo asegurar á la Cámara, que en materia de dignidad no cedo nunca. Aunque hablo poco puedo asegurar que cuando se aclaró esta cuestión de la adición, aquello resultó, porque me consta que cuando volvió á la Cámara el H. señor Revilla propuso la adición y el H. señor Sosa anotó al margen del expediente; oportunamente, la había copiado.

Esa adición fué objetada por mí. Dice así:

(Leyó).

Quiere decir, que este impuesto debía regir para los alcoholes introducidos de fuera y continúa.

(Leyó).

De modo que la manera como ha defendido el H. señor Reinoso al señor Revilla no me alcanza.

Esta ha sido una cuestión que se promovió en forma insidiosa, la cual no me alcanza ni me alcanzará, porque yo soy hombre modesto pero muy altivo y honrado.

El señor REINOSO.—Yo no me permitiría hacer cargo ni insidias al H. señor La Torre ni á nadie.

No sé si debo recordar ahora, y haciendo memoria de lo que pasó en esa época, que el H. señor Revilla, aclarando por la prensa, hizo anunciar que había sido el autor de la adición. Está publicada en "El Comercio" de Lima una carta del H. señor Revilla, declarando el hecho de haber sido el autor de esa adición.

El señor CAPELO.—Excmo. señor: es muy sensible que cuando se trata de dar leyes para la Nación se lleve el asunto al terreno personal. No debe suponerse que ningún legislador pueda tener semejantes móviles y semejantes puntos de vista. Yo deploro que el H. señor La Torre haya querido ver en la opinión de las comisiones de ambas Cámaras, muy en especial en la Cámara de Senadores, sin duda porque la tiene presente, un propósito hostil á su persona. Con semejante criterio es imposible llegar nunca á un acuerdo tranquilo. Si cada representante hablase en los términos, con las asperezas que Ssa. ha habido para ocuparse de un dictamen que es inverso á sus propósitos, las Cáma-

ras serían verdaderamente un campo de Agramante; felizmente los honorables representantes, especialmente en esta Cámara, tienen más tranquilidad de espíritu y juzgan las cosas en el terreno que deben juzgarlas. S.Sa. padece equivocación muy grave al suponer que los miembros de la Comisión de Presupuesto sean enemigos de las vías de comunicación, ó por lo menos, que traten de oponerse á que se realice la fabricación de un ferrocarril del Cuzco á Santa Ana. Si viese al menos la probabilidad de que esa línea se hiciese, la Comisión de Presupuesto la hubiese apoyado enteramente pero como no hay ni la mas remota probabilidad de que semejante línea se haga ni en diez años, es justo que la Comisión de Presupuesto haya tenido que contemplar el asunto bajo este punto de vista; ¿y es natural que pensemos que cuando no hay fondos para lo preciso, cuando se cierran por docenas las escuelas de instrucción primaria en la República, cuando le quitamos la subvención á la instrucción media, es natural y justo que se mantengan intangibles partidas para un ferrocarril que no se realizará ni en quince años? La Comisión, pues, Excmo. señor, ha tenido que concluir, como lo habría hecho todo el que piensa serenamente, que eso no es justo ni natural, y por eso se ha opuesto á la consignación de esa partida.

El H. señor La Torre pretende sostener esa partida fundándose en principios cuya generalidad misma envuelve su destrucción. Dice S.Sa.—la ley es perentoria; dice que en 1910 se consignará esta partida; y yo pregunto á S.Sa. ¿no era igualmente perentoria la ley de balance cuando decía que en 1910 se incluirían las partidas suprimidas por esa ley? Si S.Sa. ha negado su voto en cumplimiento de esa ley tan perentoria como ésta, quiere decir que S.Sa. no lo ha considerado así, que sólo consideraba esa ley perentoria porque trataba de ese ferrocarril, pero no considera más que á esa. Todas las leyes son perentorias, Excmo. señor, pero todas las leyes son relativas á la situación de un país, que cuando se encuentra como el Perú con una crisis económica profunda, con un déficit que no puede llenar y que trata

de nivelarlo, ¿no es lo más racional suprimir del presupuesto aquellas partidas que no son sino pintura, sine pura ilusión? Cree S.Sa. que las ocho mil libras consignadas iban á quedar sobrantes en la Caja Fiscal? Nó, Excmo. señor, esas ocho mil libras irían á aumentar el fondo del derroche, porque fácilmente se podría dar un decreto desviando la partida de aquel objeto; y mientras tanto se habría creado en el presupuesto un fondo de ocho mil libras y S.Sa. habría contribuido inocentemente á fabricarlo con la idea de la intangibilidad de su ley.

Decía S.Sa. que cuando se supo por el Ministerio de la Guerra que en la partida de indefinidos se habían borrado nueve mil libras, esa razón fué suficiente para decidir á la H. Cámara de Diputados en el sentido de aprobar esta partida. ¿Ignora S.Sa. que cuando se vió ese asunto en Congreso pleno, por insistencia, uno de los argumentos que dió el H. señor Maldonado, fué que había en el presupuesto un déficit de 29 mil libras? Luego, pues, siempre quedaba el déficit, y pregunto ¿de dónde deduce S.Sa. que esas nueve mil libras eran sobrantes? Si eso se dijo á la Cámara fué en momento escogido con habilidad, pero que ha dado el resultado de que con mayor reflexión se haya pensado mejor.

Si esa partida no muere en esta vez, morirá en el balance, porque entonces tendrá que suprimirse todo lo ilusorio y no lo real. De manera, pues, que es una batalla improductiva é inconveniente, porque de todos modos la muerte amenaza á esta partida, porque nivelar el presupuesto es la necesidad esencial en estos momentos.

Decía también S.Sa., que esta es una ley modelo y única en su género, porque establece la cooperación de fondos particulares. S.Sa. padece equivocación profunda; antes que esta ley está la de Chanchamayo; antes de que se votara el ferrocarril del Cuzco estaba el de Chanchamayo, para el cual hay fondos propios, si propios se llaman los fondos provenientes de una contribución que se paga con fin especial. Este es un error de concepto y tengo para mí que no hay peor

cosa que dejar pasar la cosas sin contradicción, porque al poco tiempo se vuelven axiomas. Por eso voy á ocuparme un momento de este punto, para demostrar á SSa. H. que los fondos á que se refiere no son propios como no lo son los de Chanchamayo.

Cuando un servicio está gravado con contribución para beneficio de la propia localidad, ese no es un fondo propio, sino del Estado, que es el encargado de darle la mejor aplicación; así, cuando se aplica á la construcción de caminos; por ejemplo, en Chanchamayo, cada metro de camino es una alza de tantos centavos en el valor del kilómetro cuadrado de terreno, por que los terrenos no valen por sí, sino por la vía de comunicación que les dá acceso. Si yo tengo, pues, un fundo en Chanchamayo que vale 10,000 soles, y se me impone una contribución á mérito de la cual se construye un camino, por este solo hecho mi fundo no vale ya diez mil soles sino veinte mil; de manera que el Estado lo único que ha hecho al hacerme contribuir, es conducir con habilidad y talento mis energías personales, mi dinero, en provecho propio, porque el Estado me devuelve con creces todo lo que yo le he dado para la construcción del camino.

Creo, pues, que con esta contribución valdrán mucho más las haciendas de Santa Ana; si valen algo es por la contribución; por consiguiente, si han dado nada esos hacendados, han tomado simplemente lo suyo y lo han conducido bien, porque el Estado ha sabido conducirlo.

No tiene fuerza, pues, el argumento del H. señor La Torre, de que hay una ley que ordena que se consigne una partida de ocho mil libras desde 1910, para el ferrocarril del Cuzco á Santa Ana. Esa ley suponía que el Estado estaba en condición floreciente, que no vendría la situación difícil en que nos encontramos, y que no se iba á ver el Estado en la obligación forzosa de suprimir veinte mil libras en el ramo de instrucción primaria y otras muchas partidas en servicios importantes; pero como esa circunstancia ha sobrevenido, como la situación del Erario es muy difícil, es claro que el aplazamiento de esa ley se

impone, lo cual no importa una contradicción del pensamiento que se persigue; no es sino un aplazamiento y no veo porqué este ferrocarril tenga algo de sagrado para que no se haga con él lo que se ha hecho con todos.

Ahora, ese ferrocarril ha tenido cuatro estudios: dos de que habla el señor Ministro de Fomento, uno por cinco millones y otro por ocho millones; y dos de que habla el H. señor La Torre, de dos millones uno, y de tres millones otro. No comprendo, Excmo. señor, que un ferrocarril entre dos puntos dé lugar á presupuestos de dos, tres, cinco y ocho millones. Estos cuatro estudios equivalen, pues á ninguno; y lo único que manifiesta esto es que no se ha hecho nada serio que merezca llamarse estudios. Tan es así, que no hay decreto alguno del Gobierno que los haya aprobado. Y no debe lastimarse el H. señor La Torre con estas apreciaciones.

También pasa lo mismo con el ferrocarril de la Oroya á Tarma. Hay estudios por dos millones que no son tales estudios, y por eso ha fracasado ese ferrocarril, que también se hace con fondos propios y con subvenciones análogas; y esto que la ley dice que á falta de fondos propios se tomarán las rentas generales de la República; y yo, interesado en esa línea no he dicho una palabra y me he limitado á conseguir que los fondos propios no se desvíen de su objeto, lo mismo que SSa. ha hecho con los del Cuzco: los unos que se apliquen á los caminos y los otros que se depositen.

No hay, pues, tales estudios, y por consiguiente, una vez hechos por una ruta racional, entonces se decretará, y una vez decretado se votarán los fondos convenientes. ¿Porqué quiere ver SSa. en esto un motivo de hostilidad ni á la obra ni á su persona? Yo me explico que SSa. haga la defensa, porque como representante del departamento se cree en la obligación, y en verdad que ha hecho una brillante defensa; yo como representante de Junín no me he creído obligado á lo mismo. Sólo he querido que no se desvíen esos fondos. SSa. hace bien, pero de allí á mantener la partida hay una distancia infinita; si el año en

trante los estudios están hechos, si la crisis ha desaparecido, se podrá retirar esos fondos.

El señor LA TORRE.—Yo no he dicho que haya estudios de dos y de tres millones, lo que he dicho es que no hay estudios hechos por el cuerpo de ingenieros del Estado, sino por ese señor Valderrama, con un monto de tres millones, y otro de la Peruvian por cinco.

Voy á explicar la diferencia: uno ha estudiado la trocha angosta y la Peruvian ha estudiado la trocha normal; de ahí resulta la diferencia.

Yo he dicho, Excmo. señor, que el criterio de la Comisión no está conforme con la ley; puede estar equivocado, pero no he dicho ninguna palabra descompuesta ni cosa parecida; nada he lanzado que la Cámara pueda considerar como vituperable, solamente he sostenido que la ley debe ser cumplida y que el criterio de la Comisión es equivocado.

El señor LUNA.—Pido al señor Secretario se sirva dar lectura á los documentos que le remito.

El señor SECRETARIO (leyó).

El señor LUNA.—He tenido necesidad, Excmo. señor, de que la Cámara refresque sus ideas sobre este asunto, haciendo dar lectura á los dictámenes de las Comisiones de Hacienda y Presupuesto cuando se aprobó esta ley, y del incidente que se suscitó cuando al tratarse de este asunto en esta Cámara pedí la lectura de algunos documentos, con el objeto de que el Senado emitiese en este asunto un voto en conciencia; porque recordará V.E. que en aquella época se hicieron apreciaciones apasionadas respecto de la actitud y línea de conducta que nos habíamos trazado el H. señor Orihuela y el que habla. También he querido, Excmo. señor, que quede constancia de que este proyecto fué aprobado por la Cámara de Senadores, por unanimidad de votos, que fué aprobado en la última sesión de la legislatura ordinaria de 1907, que fué aprobado sin que se diera siquiera lectura á los documentos con que viene aparejado de la Colegisladora. Todas estas circunstancias, Excmo. señor, comprobarán de qué, en concepto del Senado, se trataba de una obra de altísima im-

portancia. Yo, Excmo. señor, en esos momentos, no me opuse á que se consignase la partida en el presupuesto, para comprobar que en el momento que se inició esta obra, desde el momento que yo y el H. señor Orihuela fuimos tachados como enemigos de que el Cuzco estuviera unido por una línea férrea á Santa Ana, no queríamos que se nos tachase de que tratábamos de poner obstáculos á la realización de la obra. Actualmente yo sigo creyendo, como antes, que es de urgentísima importancia la realización de esa obra. La Comisión de Presupuesto en su dictamen, Excmo. señor, se opone á que se consigne esta partida, alegando dos razones: primera, que no se conocen los fondos que debe aportar el departamento á la ejecución de la obra. Esos fondos son, Excmo. señor, provenientes de la contribución de la alcabala de coca y el 30 por ciento del impuesto sobre los licores que se consumen en el departamento del Cuzco; ambas cantidades son conocidas matemáticamente, Excmo. señor; en una de las sesiones de la legislatura ordinaria, en un pedido que formulé sobre este asunto, recordará V.E. que se dió lectura al informe de la Sociedad Recaudadora, en que se ocupaba de los fondos de la alcabala de coca, entonces manifesté que esos fondos habían producido la cantidad de nueve mil libras en el transcurso de cinco años, quedando sólo un 50 por ciento, porque el otro 50 por ciento estaba dedicado á la reparación de los caminos de la Convención. Como según esa ley se aplicaba á la construcción del ferrocarril la mitad del impuesto de la alcabala de coca, resultaba que esa obra contaba con un ingreso de cuatro mil libras; este es un factor, el otro factor es el 30 por ciento adicional sobre lo que produce el impuesto á alcoholes. Desde que los datos que suministra la Compañía Nacional de Recaudación son conocidos mensualmente, lo que produce el impuesto de alcoholes en el Cuzco es muy fácil de conocer; y por tanto saber á que cantidad asciende ese 30 por ciento adicional. Como no se cuenta con otros ingresos para esta obra, resulta que la Comisión ha pedido tener conocimiento exacto de la

cantidad con que esa obra puede hacerse y deducir de allí si es ó no llegado el caso de que el Estado contribuya con la subvención anual de ocho mil libras. Evidentemente, Excmo. Señor, que sumada esta cantidad proveniente del impuesto á los alcoholes y de la alcabala de la coca, no llega ni á ochenta mil soles y resulta que con 80 mil soles no puede hacerse un ferrocarril de 16 kilómetros. Está, pues, destruido en esa parte el argumento de la Comisión.

El otro argumento se refiere á que no se han hecho estudios de la obra. Esos estudios están hechos, Excmo. señor: del informe que acaba de leer el H. señor Reinoso consta que esos estudios están hechos, que se han hecho dos estudios, uno que arroja un costo de tres millones de soles y otros que ascienden á cinco millones. La diferencia de costo entre unos y otros resulta de lo siguiente: se han hecho estudios por dos rutas, una, la seguida por la Comisión de Ingenieros de caminos que es la ruta alta, y otra por la ruta baja. Por la ruta alta hay mayor distancia, por el desarrollo que tiene que darse á la línea habiendo una diferencia respecto de la baja de 60 kilómetros. Esta es la razón por la que existe tanta diferencia con los estudios hechos por la Peruvian Corporation. Estos estudios están perfectamente bien hechos, por que han sido verificados por los ingenieros de la Peruvian, no por simples comisiones, sino por interés propio de esa compañía, porque el Gobierno celebró un contrato con la Peruvian para que mandase practicar los estudios del ferrocarril del Cuzco á Santa Ana, por la vía que á juicio de la Peruvian pudiera hacer practicable la obra. Los ingenieros resolvieron que no podían haber sino dos rutas, la alta y la baja ó hicieron los estudios á conciencia, por la sencilla razón de que en el contrato se estipuló que si la obra la hacía la Peruvian no se le abonaría nada por esos estudios, y si no verificaba la obra entonces se considerarían los estudios como hechos por cuenta del Estado. De manera, pues, que la Peruvian Corporation ha hecho los estudios con todo empeño, á toda con-

ciencia, encomendándolos á sus mejores ingenieros.

Existen, pues, ya en poder del Gobierno los estudios, se conoce á qué cantidad fija ascienden tanto la contribución á la coca como el 30 por ciento adicional á los alcoholes, de manera que no sé como dice el señor La Torre que no se conoce todavía la cantidad que arroja: esas cantidades, Excmo. señor, que sirven de base para la ejecución de esta obra, son perfectamente conocidas.

Son estas las únicas razones de fundamento que ha alegado la Comisión para oponerse á que se consigne esta partida; fuera de ellas no existe ninguna otra. Sin embargo, El H. señor Capelo ha aducido otro género de consideraciones que no han sido expuestas en el informe de la Comisión, y es que, atenta la difícil situación del Erario, no es posible que se consigne esta partida, y opina S.Sa. por el aplazamiento; ofreciendo que con el mayor empeño apoyará que esta partida se consigne en el presupuesto de 1911. De manera que es ésta la única razón que ha expuesto S.Sa. fuera de las expuestas en el dictamen de la Comisión Principal de Presupuesto.

No pienso como S.Sa.; cuando se trata de una obra de esta importancia, Excmo. señor. Siempre he sostenido que las obras productivas son las que deben preferirse á los gastos puramente de consumo. El Presupuesto General de la República está plagado de partidas de esta clase, de gastos de consumo. Si el Congreso hubiese llegado á expedir una ley de presupuesto suprimiendo esos gastos y llegase el momento de no poder saldar el déficit del presupuesto por ese medio, sería yo, Excmo. señor, el primero en apoyar que esta partida se aplaze para 1911; pero veo que se consignan en el presupuesto, después de la supresión de partidas importantes, multitud de partidas de consumo; y, yo que he estado en contra de esas partidas, sostengo que tratándose de un gasto productivo, como es un ferrocarril, no debe cerrarse esta puerta, que no se ha cerrado para aquellas otras partidas. Es por eso que no acepto la opinión del H. señor Capelo.

Si se trata, pues, Excmo. señor,

de una obra de alta importancia, que mereció el voto unánime del Congreso, que la aprobó casi de una manera festinatoria, hoy sería inconsecuente si aplazara esta partida.

Ya he demostrado, Excmo. señor, que los fondos son suficientes, que los estudios están hechos y que, por consiguiente, ha llegado el momento de dar estricto cumplimiento á la ley No. 700, que de una manera perentoria ordena que se consigne en el Presupuesto General de la República, á partir de 1910, una partida de ocho mil libras para esa importante obra.

Espero, pues, que el Senado dé su voto á favor de la consignación de esa partida.

El señor CAPELO.—Como el H. señor Luna ha aducido argumentos que pueden decirse técnicos, debo ocuparme de ellos; dice SSA. que entre las líneas posibles que pueden seguirse del Cuzco á Santa Ana, hay una diferencia de ochenta kilómetros, entre la patrocinada por la ley, y la patrocinada por SSA.; ese punto de Caycay se encuentra atrás del Cuzco, 25 kilómetros, y en lugar de seguir la línea de ese punto directamente á Santa Ana, que es la quebrada abierta por la naturaleza, sube al Cuzco, abandonada la quebrada para ir á dar á Santa Ana por la quebrada que sale del Cuzco, es decir, como si quisiéramos llegar á Chosica saliendo por la quebrada de Chancay.

Este es el asunto: como la ley ha comenzado por darse con este error profundo, como ha nacido así, ha tendido que producir sus consecuencias naturales y de ahí viene esto, de ahí vienen esos ochenta kilómetros de diferencia; de modo que una mercadería que debe ser gravada con un flete de tantos centavos por kilo vá á serlo por ochenta kilómetros más. Pongamos la tonelada á ochenta centavos por kilómetro, quiere decir que los ochenta kilómetros son ocho soles más por la tonelada. Esto sólo constituirá uno de los errores más graves que se puede cometer en una línea, es hacerla imposible, y esto que hay que añadir la conservación y la ejecución de esos ochenta kilómetros; terraplenes, línea, etc.

Por supuesto que si se trata de hacer la línea por cuenta del Estado no importa: el que paga manda. Si se me dice que haga una casa de 40 pisos y se me paga la haré; no se podrá subir, pero desde que se me paga yo la hago. Aquí, si el Estado manda hacer la línea y la paga, está bien, yo como ingeniero la haré porque se me paga; pero el Gobierno, Excmo. señor, no puede proceder con este criterio, el Gobierno no puede ser indiferente á que se haga una línea en estas condiciones, cualesquiera que sean las influencias ó los valimientos de las personas interesadas en que se haga la obra; porque esto no puede convenir ni al mismo que se interesa por la ejecución de la obra, porque á nadie le puede convenir que se haga una línea con ejecución de 80 kilómetros más. Pero se nos dice: hay un proyecto que presupuesta la obra en cinco millones y otro por ocho millones; quiere decir, pues, que los 80 kilómetros representan la diferencia. Pero no es posible que así se gaste, Excmo. señor; es necesario tener presente lo que representa no sólo el capital, sino los intereses y la amortización; sin embargo, el H. señor Luna dice que los estudios hechos para esos presupuestos han sido bien hechos; ¿porque? porque los ha hecho la Peruvian. Pues yo le digo á SSA. que han sido mal hechos, precisamente, porque los hace la Peruvian, y para probarlo le diré: cuando se hicieron los estudios del ferrocarril al Cuzco, los estudios que fueron hechos por la Peruvian fueron tan malos, que fué necesario cambiar la gradiente de dos y medio por ciento señalada, por la de uno y medio, porque no había necesidad del dos y medio.

Ahora, qué le importaba á la Peruvian unos estudios en que se le dice:—si no viene usted á hacer la obra no pago los estudios; claro está que siendo así, hago yo la obra cualquiera que sean los estudios; de manera, pues, que la Peruvian no tenía interés en que fuesen buenos ó malos los estudios. Si la Peruvian hubiese tenido interés lo habría manifestado por conocer los datos siempre que hubiese sido para ella, pero no para el Gobierno; de manera pues, que el presupuesto

to en las condiciones en que está, de ocho millones, se puede garantizar que con él la obra es imposible de ejecutar; ocho millones de soles, al seis por ciento, que es lo que generalmente se acostumbra en estos casos garantizar, son 48,000 libras que el Estado vá á pagar si se hace la línea; pero se me dice de otro lado: el Estado vá á poner ocho mil libras y otras ocho mil que representan las contribuciones son 16,000 libras. Quiero suponer que ponemos las ocho mil libras y que se han producido las otras ocho mil; ya tenemos, Exmo. señor, en caja la suma deseada. Pero pregunto yo á los que tanto anhelan la construcción de este ferrocarril ¿habrán contratistas que hagan la obra? No, Excmo. señor, no habrá contratistas que hagan la obra por ciento sesenta mil soles; por consiguiente, ¿á qué habria conducido, Excmo. señor, que entregásemos ese dinero que se nos solicita con tanto afán, con tanta premura? Si tuviéramos sobrante en el presupuesto, perfectamente, sería muy plausible hacer estos desahogos; es muy natural que quien está vestido por completo y tiene el estómago satisfecho deposite en la Caja de Ahorros algo para comprar frac y vestidos de lujo, pero uno que no tiene camisa que se ponga á depositar algo para el frac es algo absurdo, Excmo. señor. Así, cuando las necesidades de un Estado no se pueden atender, cuando se suprimen escuelas primarias por docenas, no se tiene derecho de pedir esta inamovilidad de leyes para una obra que no se puede realizar y que se tiene conciencia plena de que no se puede ejecutar; porque suponiendo que haya estudios magníficos y que la Peruvian se preste á ser contratista, siempre se necesitan ocho millones, y de ellos no se responde con diez y seis mil libras. El H. señor La Torre dice que lo que no se dá en renta se dá en tiempo; pero si S.Sa. hiciera el cálculo vería que no hay empresa que tome eso ni en propiedad, porque sería ruinoso el negocio de poner línea para un valle que lo que produce en un año se puede trasladar en dos vagones. Más negocio se haría expropiando las chacras de San

ta Ana, por que así se gastaba menos dinero y desaparecía la necesidad de fomentarlas.

Las cosas tienen como los frutos su época de madurez: esto no está maduro; no ha llegado el momento de consignar esas partidas; déjese al Gobierno tiempo suficiente para que haga buenos estudios por que no lo son los que existen, desde que no se ha expedido el respectivo decreto aprobatorio; háganse los estudios por el Estado, y cuando se vea que la obra es practicable entonces se aprobará ¿no estamos viendo cosa análoga con el ferrocarril de Huacho? Allí se hizo estudios, se fijó la cantidad, se hizo el contrato y hasta la fecha el contratista no ha depositado la cantidad necesaria de garantía, cuando hace dos años que la obra debía estar concluída. Si esto pasa con un ferrocarril de la costa, cuya producción es incontestable, que será suficiente para garantizar el capital empleado, que no es sino de cinco millones ¿qué no sucederá con el de Santa Ana?

Sobre este asunto se hace este argumento, se dice: por unanimidad de votos la Cámara aprobó esta partida. Mucho uso se hace de esta muletilla, de la unanimidad de votos. Muchas veces en una reunión social se habla mal de una persona y nadie contesta, todos se sonríen y nada más, pasa la conversación y después se dice: fulano de tal habló de sutano pero por unanimidad de votos la reunión fué contraria ¿porqué fué contraria? Todos se sonrieron y eso acaso manifiesta que todos tenían la misma opinión? ¿Eso es unanimidad de votos? La unanimidad de votos es cuando la votación se hace nominal, pero cuando se dice—los que están en favor—suenan un golpe. Los que están en contra, no suenan nada, porque á nadie le importa, y entonces se dice que ha habido unanimidad de votos (risas). Por eso digo que este asunto no es nacional sino regional; es un asunto de meditación fría y tranquila.

Yo tengo tanto interés por este ferrocarril como por el de Chanchamayo, el de Huacho ó cualquiera otro; si hay medios que conducen á su ejecución estoy á favor, pero si no los

hay, si se trata de partidas decorativas en momentos en que no estamos para decoraciones, estoy en contra. Esa partida no debe consignarse, no se trata sino de este año.

El señor LUNA.—No se trata de saber, Excmo. Señor, cuál de las rutas es la que debe adoptarse, sino de si se consigna ó nó esta partida para la ejecución de la obra. Yo digo: el Gobierno ha cumplido en parte con la ley, mandando practicar los estudios, los cuales se han hecho por dos rutas: una que los ingenieros han calificado de alta y otra que han llamado baja, y entre una y otra hay una diferencia de ochenta kilómetros. Esta diferencia es la que ha dado lugar á que también exista en los presupuestos respectivos la diferencia entre ocho y cinco millones; de manera que como esta ley es imperativa en el sentido de que el Gobierno mande practicar la obra, claro es que el Gobierno verá cuál es la ruta que debe escoger, y para escoger la ruta compulsará los fondos de que puede disponer.

De manera que el asunto no es saber por cuál de estas rutas se vá á hacer la obra. El asunto consiste en saber si ha llegado el momento ó nó de consignar la partida y en favor de esto hemos alegado: primero, que los estudios están hechos; segundo, que se conocen los fondos que el Departamento aporta á la ejecución de la obra, y tercero, que lo único que falta para su ejecución es que se consigne la partida correspondiente con que el Gobierno subvencionará la obra. Respecto de la importancia de ella nadie la ha puesto en discusión. Este es el asunto, Excmo. Señor.

El señor Capelo se empeña siempre en sostener que, desde que se han surtido algunas escuelas y reducido algunos gastos, ha llegado el país á un estado tan lamentable que no puede atender á esta clase de obras; pero ya he manifestado á Su Señoría que el Presupuesto General de la República está, como hasta 1909, inflado por multitud de partidas de favor. Si estas partidas hubiesen desaparecido al discutirse en este año el Presupuesto, yo habría opinado como Su Señoría en el sentido de que no se consignase una

partida para una obra de esta importancia, pero desde que se consignan aquellas partidas de favor y estas ocho mil libras no han de desequilibrar el Presupuesto de una manera considerable, creo que no hay razón para que no se pueda cumplir con una ley.

Dice el H. Señor Capelo que el voto unánime de la Cámara no se puede conocer sino en votación nominal. Por la lectura de los documentos á que he hecho referencia, Su Señoría se habrá convencido que cuando se discutió este asunto se me negó el derecho de leer los documentos, se me negó todo y entonces declararé que no me oponía á la obra sino que quería que se diera por lo menos lectura á los dictámenes de las comisiones y á los informes del Gobierno. Por consiguiente, este proyecto fué aprobado por unanimidad; que al votarse por ambas Cámaras se haya obedecido á móviles políticos no lo sé; señalo un hecho, que fué aprobado por unanimidad de ambas Cámaras con apoyo del Gobierno; no solamente del Gobierno del Señor Pardo, sino del Señor Leguía; hay pues por lo menos que suponer que se reconoció la importancia de una obra, que no se podía pensar que por solo la política se festinara los trámites para dar una ley. Yo creo que esos gobiernos estuvieron convencidos de la importancia de la obra, y por eso pusieron en juego toda su influencia para aprobar la ley; ahora ha llegado el momento de ejecutarla y no creo que el Congreso, que está compuesto de las mismas personas, incurra en inconsecuencia.

Hago este recuerdo para que la Cámara sea consecuente en su voto.

El señor LA TORRE.—Solamente el desconocimiento de los antecedentes hace que este asunto tome en el debate sendas erradas. No ha habido festinación.

Debo recordar á los señores senadores que cinco días antes de la clausura del Congreso se trató de este asunto; entonces el H. Señor Luna dijo que ignoraba la Cámara lo que iba á tratarse y pidió la publicación de toda la documentación, la misma que fué hecha por "El Comercio". Todos los representantes tuvieron durante dos ó tres días el expediente íntegro.

Esto en lo que se refiere á la festinación de que habla el H. Señor Luna. Pero Su Señoría ha querido también darle color político á una cuestión económica que no lo tenía.

Respecto á los argumentos del H. Señor Capelo también tengo que rectificar. Los estudios, H. Señor Capelo, se han realizado por la Peruvian por dos vías; saliendo del Cuzco y por Caycay. Pero el camino más barato es el más largo y el más corto es el más caro, como que el Cuzco está encerrado en una herradura de cerros. Al salir el ferrocarril del Cuzco para tomar la vía del Vilcanota encuentra grandes dificultades, y así cuesta tres millones más por Cuzco, que cuyos vecinos desean que llegue, pues no se contentan con que haya un ramal; y hemos tenido que secundar sus anhelos, porque el Cuzco en masa ha obligado á los representantes á que ese ferrocarril parta del Cuzco. Partiendo ese ferrocarril de Caycay, á 25 kilómetros antes de llegar al Cuzco, se hace más fácil y la distancia es mucho menor, cuesta menos el ferrocarril y los fletes serían más baratos; es indudable esto, como bien lo dice el dictámen de la Comisión que acaba de leerse.

Ahora, respecto de la cuestión fundamental, también se está procediendo de memoria. Como dije al principiar este debate yo rogaría al Señor Secretario tuviera la bondad de leer el informe del Gobierno, que trae cifras exactas, que dá detalles, y que indudablemente tiene que dar luz bastante para que la votación pueda hacerse en conciencia. Ruego al Señor Secretario se sirva dar lectura al informe del Señor Ministro de Hacienda que se publicó.

El señor PRESIDENTE.—Sería preciso ver ese informe en el expediente porque en el diario de los debates no se encuentra.

El señor LA TORRE.—Excmo. Señor: fué la Cámara de Diputados la que pidió informe al Gobierno é informó el Señor Ministro de Hacienda; ese informe contiene cifras y datos que en estos momentos llevarían á la Cámara el convencimiento exacto de lo que hay, porque cada uno piensa de dis-

tinta manera; y la verdad de las cosas es que no se está acertando.

El señor MATA.—Excmo. Señor: Como miembro de la Comisión de Presupuesto y reproduciendo los argumentos de los honorables señores Capelo y Reinoso, no he de decir nada sobre la importancia del ferrocarril del Cuzco á Santa Ana, porque es algo que no se discute; pero voy sólo á alegar una razón, y es que á mi juicio no ha llegado la oportunidad de que se dé cumplimiento al artículo 6 de la ley que dice:

(Leyó).

Si, pues, la Compañía Nacional de Recaudación y el Ministerio de Hacienda deben entregar á la Caja de Depósitos y Consignaciones, mensualmente, y el artículo 50. dice:

(Leyó).

Se deduce que no hay, pues, porque consignar todavía la partida.

El señor SCHREIBER.—Excmo. Señor: en todas estas discusiones que se han suscitado en la Cámara acerca de los proyectos enviados por el Ejecutivo ó de iniciativa parlamentaria, para introducir rebajas y supresiones en el Presupuesto, he tenido el sentimiento de encontrarme siempre en oposición con los miembros de la Comisión de Presupuesto, pero hoy me felicito de tener esa opinión, y esta opinión se ha radicado más después de escuchar al H. Señor Luna, quien con su discurso me la ha fortalecido.

El honorable señor Luna, sostiene con cálculos numéricos que los fondos que la ley determina para atender el servicio del capital que se invierte en este ferrocarril, son suficientes para el objeto; ya esto se ha contestado, de manera que yo únicamente voy á ampliar el argumento.

Dice su SS. que la alcabala de la coca produce alrededor de Lp. 4,000 anuales y que el impuesto á los alcoholes, según el último balance de la Recaudadora, produce también alrededor de Lp. 4,000, sumas á las que habría que agregar Lp. 8,000 que se consignarán en el presupuesto de la República, de manera que en total este ferrocarril no puede disponer en el mejor de los casos, y sin tener en cuenta la disminución actual en el rendimien-

to de los impuestos, no puede disponer, digo, sino de Lp. 16.000 al año. No voy á examinar cual de los estudios es el más apropiado pero hay uno que llega á ocho millones y otro á cinco millones de soles; tomando el más bajo se vé pues que con diez y seis mil libras hay que servir un capital de cinco millones de soles; supongamos también que no se levante empréstito y que únicamente haya que garantizar el capital invertido, al 6 por ciento al año ó sean treinta mil libras; así es pues, que faltarían al rededor de catorce mil libras que no habria de donde sacar y por lo tanto el ferrocarril no se podría hacer. Si esto es así, indudablemente que esta ley, apesar del deseo que tenemos de apoyar á los señores representantes del Cuzco, será completamente ilusoria. Se impone pues la necesidad de introducir reformas en la ley, á fin de darle mayor amplitud para conseguir los fondos que necesita la obra. En ese empeño no dudo que todos acompañaremos á los señores representantes del Cuzco, pero hoy no habríamos conseguido sino consignar en el presupuesto una partida ilusoria, que abriría ancho campo á aquel abuso inveterado de la traslación de fondos de una partida del presupuesto á otra.

Por otra parte, el H. Señor Luna dice que no considera apropiado á la seriedad del Congreso, á la circunspección que debe dominar los actos de las H. H. Cámaras, que después de dar una ley haya un momento en que pretendamos no cumplirla. Indudablemente que si la situación actual fuera igual á la de 1907, esta discusión no habría tenido lugar, sino que unánimemente hubiéramos acompañado con nuestros votos á los señores representantes por el Cuzco en la inclusión de esta partida en el presupuesto.

Como decía, tiene un voto favorable la inclusión de la partida en el Presupuesto, pero, desgraciadamente, no somos nosotros los que podemos reformar esa situación; así es que si nos vemos obligados á someternos á la situación presente, sin complacer á los representantes del Cuzco no hacemos sino no proceder con calma y serenamente. Quizás habría sido mejor, desde un

principio, tomar otro camino, pero desgraciadamente en esa época el Señor Luna estaba obsesionado con las ideas de economía, y cuando algún Representante pretendía aquí oponerse á aquella especie de obsesión no lo conseguía.

El señor LA TORRE.—Vuelvo á repetir que hay un error profundo. Partiendo de la base en que funda su argumento el H. Señor Schreiber, indudablemente que no se puede hacer la obra, pero es falso. Los fondos locales ascienden á cerca de trescientos mil soles, según los cálculos que se han hecho, considerando las ocho mil libras. Todos estos datos se encuentran en el informe del Señor Schreiber cuando era Ministro de Hacienda, y ruego á V. E. que haga traer ese documento para que se vea. Es un documento amplio y explicativo y si la Cámara se sintiera fatigada yo propondría la cuestión previa de que se suspenda la discusión hasta mañana que se haga luz en esta cuestión.

El señor LUNA.—Yo también me adhiero al pedido del H. Señor La Torre, de que este asunto se aplaze hasta la sesión de mañana, para que se conozca cuál es la cantidad con que se cuenta para la ejecución de la obra. Es un argumento incontestable. Las palabras del H. Señor Schreiber me han inclinado en el sentido de que este asunto se vote después de que la Cámara tenga conocimiento exacto de las cantidades de que puede disponer.

El señor REINOSO.—Excmo. Señor: me voy á oponer á ese aplazamiento; porque no se trata de conocer la suma de que se puede disponer. Lo que necesitamos conocer es el costo de la obra y ese costo no lo conoce el Gobierno, porque de los estudios que tiene no se ha decidido por ninguno; de manera que no se sabe cual es el capital que se vá á servir.

El señor LUNA.—Dos palabras, para contestar la razón alegada por el H. Señor Reinoso.

Según la ley, el Gobierno está autorizado para escoger la mejor ruta, naturalmente no vá á escoger la de mayor gradiente, la de ocho millones, sino la de menor gradiente; de modo que la base es cinco millones, porque así cons-

ta en el estudio de la Peruvian y en el informe del Ministerio de Fomento.

En este estado S. E. levanta la sesión por ser la hora avanzada.

Eran las 7 p. m.

Por la Redacción.

Belisario Sánchez Dávila.

4a. sesión del jueves 3 de febrero de 1910

Presidencia del H. Sr. Aspíllaga

Abierta la sesión con asistencia de los señores senadores: Ballón, Barco, Bernal, Diez Canseco, Fernández, Ferreyros, Flores, Ganoza, Irigoyen, La Torre, Lorena, Luna, Mata, Matto, Malatesta, Muñiz, Peralta, Pizarro, Ramírez, Reinoso, Ruiz, Santa María, Sánchez Ferrer, Seminario, Sosa, Torres Aguirre, Tovar, Valencia Pacheco, Vidal, Villacorta, Villanueva, Vivanco, Ward M. A., Bezada y García Secretarios, fué leída y aprobada el acta de la anterior.

Se dió cuenta del siguiente despacho:

OFICIO

Del señor Ministro de Instrucción, remitiendo en contestación á un pedido de H. señor Vidal, copia de los contratos celebrados por el Gobierno con los profesores suizos de segunda enseñanza señores Bilyn Fritshy, Jeulich, Naaf, Schaefer, Lutny y Greuter.

Con conocimiento del H. señor Vidal, al archivo.

DICTAMEN

De la Comisión Diplomática en el proyecto en revisión sobre modificación de algunos artículos de las leyes diplomáticas y consulares.

A la orden del día.

PEDIDOS

El señor LA TORRE.—Excmo. señor. He recibido un oficio del Presidente de la Junta Departamental del Cuzco, en el que me pide que gestione ante el Ministerio de Hacienda que haga abonar 200 libras de las 600 que se votaron para la construcción de la vía que debe conducir de la estación del ferrocarril á la ciudad del Cuzco. Aquí se hicieron varias gestiones y se consiguió que para esa obra se entregarán doscientas libras con la cual se

comenzaron los trabajos y si hoy no se entregara esta otra partida el trabajo quedaría abandonado y perdido lo que ya está hecho si el Ministerio de Hacienda no envía á la brevedad posible esa suma conforme lo dispone la ley. Ruego, pues á V.E. que haga pasar un oficio al Ministerio de Hacienda solicitando lo que acabo de insinuar.

El señor PRESIDENTE.—Se pasará el oficio H. señor.

El señor LA TORRE.—Tengo también á la mano un memorandum de los asuntos pendientes que se relacionan con el Concejo Provincial del Cercado del Cuzco y lo pongo á disposición de la mesa con el objeto de que V. E. se sirva ordenar que por secretaría se pasen oficios á los Ministerios donde se hallen pendientes estos asuntos, á fin de que el Gobierno tenga á bien expedirlos á la brevedad posible en beneficio de aquella localidad.

El señor PRESIDENTE.—Se pasarán los oficios, H. señor.

ORDEN DEL DIA

PARTIDA PARA LA CONSTRUCCION DEL FERROCARRIL ENTRE EL CUZCO Y SANTA ANA.

El señor PRESIDENTE.—Continúa el debate de la partida que debe consignarse en el presupuesto para la construcción del ferrocarril entre el Cuzco y Santa Ana.

El señor LUNA.—Creo, Excmo. señor, que para que la H. Cámara pueda emitir un voto en conciencia en este importante asunto, es indispensable la concurrencia del señor Ministro de Fomento. Debe decir el señor Ministro á nombre del Gobierno: 1o. Si en su concepto es practicable la obra del ferrocarril del Cuzco á Santa Ana con los fondos votados en la ley número 700 y suponiendo el caso de que se incluya en el presupuesto la partida de ocho mil libras; y 2o. si conforme á los estudios practicados por orden y disposición del Gobierno se encuentra éste en condición de hacer la contratación de la obra.

Estos son datos que considero indispensables para que el Congreso puede pronunciarse sobre esta partida, porque si á juicio del Gobierno, para la construcción de esta obra no puede practicarse, es inútil la colocación de