

cha han pasado catorce años. Y yo pregunto á la conciencia del H. Senador: ¿Cuánto territorio ha perdido el Perú durante ese tiempo? Si esa corriente en favor del ferrocarril al oriente se hubiera mantenido, ¿no es cierto que no habríamos perdido nuestro territorio? El hecho es, Excmo. señor, que haya ó no practicado los estudios esa compañía, el Gobierno no los estima como tales; y yo podría agregar, con la franqueza que me caracteriza, que no se hecho tales estudios, que la compañía se valió de ese tópico como se vale uno de cualquiera cosa para hacer viable un negocio.

Entonces se habló del crédito de la nación, en nombre de él se pidió que el Perú entregase cuanto tenía de valor. ¿Qué se ha hecho para recuperar ese crédito? Si fué cierta esa corriente de buscar crédito nacional, por qué no se persiguió después ese ideal con la tenacidad con que entonces se perseguía para realizar ese contrato? ¿Por qué, si se tuvo valor de desairar la opinión pública desde esas tribunas para hacer que se aprobara el contrato, no se tuvo ese mismo valor para exigir el pago de la mensualidad con que la nación se había comprometido? ¿Por qué se hizo atmósfera de falta de cumplimiento y hombría de bién, únicas bases sobre que descansa el crédito humano?

Yo he visto, Excmo. señor, hablar siempre de crédito, y en los hechos, darle golpe tras golpe, y así en sus relaciones con esa compañía, relaciones en las cuales no es posible hablar de crédito, porque quien no paga una vez no paga nunca. Se me dirá, Excmo. señor que esos son sucesos de ayer que andan en tela de juicio y que no tienen nada que ver con los sucesos actuales; pero yo diré que eso no es cierto, que desde niño he visto que cada Ministro dice: desde hoy, que soy Ministro, principia la vida de la nación; lo de ayer fué de otro, yo no soy responsable de eso; antes hablaba de amor á la verdad, y evidentemente que los Ministros que tal dijeron estaban en un error profundo, ignoraba la verdad; porque el Ministro no es ese "soy yo"; el Ministro es una

entidad moral; de manera que cuando un Ministro falta al cumplimiento de las leyes, todos los Ministros han faltado, porque el deber ineludible de todos es cumplir lo que las leyes mandan. Y pregunto yó, excelentísimo señor: ¿Se ha pagado los intereses de la deuda interna? Desde el trimestre de marzo hasta la fecha tenemos tres trimestres sin pagar ¿por qué? ¿Puede, pues, hablarse de crédito cuando su base primordial está insoluta? Se me dirá que al Estado le falta rentas; pues que ponga á sus empleados á medio suldo, pero que no deje de pagar sus deudas, porque tal es la base fundamental del crédito. Y yo diré más: diré que no han faltado rentas, que han sobrado; si el Gobierno hubiera querido pagar, lo hubiera hecho, y si no lo ha hecho es porque no ha creído que fuese sagrada esa deuda, porque esa noción del crédito no ha penetrado aún en el espíritu de nuestros hombres públicos, que creen que se puede dejar de pagar ó que es equivalente pagar á los tres seis, ocho meses ó al año; pero es un horror, así sólo pagan los tramposos, excelentísimo señor, así no hay crédito posible.

El señor Presidente.—(interrumpiendo) Siendo la hora avanzada, S.Sa. quedará con el uso de la palabra para la sesión de mañana.

—En seguida SE. levantó la sesión.

—Por la redacción.

BELISARIO SÁNCHEZ DAVILA.

20a. sesión del sábado 16 de enero de 1904.

PRESIDENCIA DEL HONORABLE

SEÑOR ASPILLAGA.

Abierta la sesión con los HH. SS. Senadores

Elguera	Puente
Marzan	Otoya
Samanez	Valderrama
Fernandez	La Torre Bueno
Tester	Bernales
Falconi	García
Morote	Almenara
Ruiz	Dublé
Villanneva	Seminario y V.
Peralta	Coronel Zagarra
Luna	Escudero
Orihuela	García Calderón
Pacheco C.	Molina



Castro	Zapata y Espejo
Rodolfo	Ward A.
Olaechea	Ward J. F.
Alvarez Calderón	Noblecilla
Capelo	Bezada y
Irigoyen	Solar
Ramos Montop	Secretarios

fué leída y aprobada el acta de la anterior.

Sin despacho de que dar cuenta y antes de pasarse á la orden del día, el señor Olaechea hizo el siguiente pedido:

El señor Olaechea.—Excmo. señor: Voy á hacer dos pedidos.

VE. sabe y la H. Cámara también que en el invierno último el puerto de Pacasmayo recibió la tremenda visita de la peste bubónica. Esta terrible enfermedad se ensañó especialmente contra gente menesterosa, como siempre sucede, haciendo necesario el empleo de medidas heroicas tales como el incendio de los barrios, apestados, para dominar los gérmenes de infección y contener los estragos de la peste.

Devido al esfuerzo empleado por las autoridades y el mismo vecindario, el peligro ha desaparecido por ahora, pero existe el temor fundado de que la enfermedad vuelva á presentarse en el invierno próximo, puesto que es un hecho comprobado que existen todavía algunos casos en determinadas poblaciones con las que Pacasmayo se encuentra en comunicación más ó menos frecuente.

La previsión más elemental aconseja tomar medidas de precaución, tanto más eficaces cuanto ha sido dolorosa la experiencia adquirida, y es este el objeto de mi petición.

En Pacasmayo, como en todas las provincias de la costa, hay un médico titular que reside en la capital, y que está á mucha distancia del puerto; por esta razón no puede visitar las naves que llegan, desinfectar en los respectivos casos la carga y aún los pasajeros, y, en una palabra, practicar todo aquello que está prescrito para un buen régimen sanitario. La situación especial de Pacasmayo exige, pues, que haya un médico sanitario en el puerto, como lo hay en Eten, no obstante que existe médico titular en Chiclayo, y con más razón todavía desde que Pacasmayo ha sido

de los puertos de nuestra costa el que más ha sufrido por consecuencia de la peste y el que se encuentra, por lo mismo, en mayor peligro de una nueva invasión.

Pido, pues, á VE. se digne oficiar al señor Ministro de Fomento, manifestándole que uno de los miembros de esta H. Cámara ha revelado la necesidad de que se establezca un buen servicio sanitario con un médico encargado de él en el puerto de Pacasmayo, y con el cual se evitará que se repitan las desgracias del año anterior; no dudando que el Gobierno, animado del mismo interés, se apresurará á complacer á VE.

El señor Presidente.—Se le pasará un oficio en los términos que ha manifestado SSA. ¿Es decir, con acuerdo de la Cámara?

El señor Olaechea.—Me parece que basta con un oficio de SE. el que será atendido como si fuera con acuerdo de la Cámara.

Voy á hacer otro pedido de interés general.

Se sabe que los Estados Unidos han celebrado un tratado de comercio con Cuba, según el cual se concede al azúcar procedente de este país la rebaja de veinte por ciento del derecho de importación.

Notoria es la importancia del mercado de los Estados Unidos para el azúcar del Perú, y conviene por lo mismo todo género de esfuerzos para no perder esa plaza de consumo.

Según cálculos, que se creen muy aproximados, la producción de Cuba en el presente año llegará á un millón doscientas mil toneladas y en los años subsiguientes será mayor. Entrando esta enorme cantidad al consumo de los Estados Unidos con una considerable rebaja en los derechos de importación, bien se comprende que quedarán excluidos en ese mercado los azúcares de otras procedencias.

Debo advertir que la rebaja de veinte por ciento en el derecho de importación, equivale á un beneficio aproximado de veinte peniques por quintal.

Basta esta consideración para justificar cuanto sea posible hacer, á fin de que el azúcar del Perú sea admitido en Estados Unidos en la misma condición que el de Cuba.



Tengo noticia exacta de que el Gobierno Inglés ha reclamado de los Estados Unidos la admisión del azúcar de sus colonias de las Antillas en la misma condición que la de Cuba, fundándose en que en el respectivo tratado de comercio existe una cláusula según la cual se conceden reciprocamente las naciones contratantes todo lo que pudieran conceder á las naciones más favorecidas. Nosotros creemos que estamos en condición análoga, pues en el último tratado de comercio que el Perú ha celebrado con los Estados Unidos se hacen las partes concesiones expresas que apoyan un pedido.

El artículo 5° del tratado dice. (Ley 6).

De aquí se deduce que el azúcar de procedencia peruana no debe ser gravado en Estados Unidos con un derecho de importación mayor que el que paga el azúcar de Cuba. Si á este se le rebaja el veinte por ciento de los derechos de internación, la misma rebaja se le debe hacer al azúcar del Perú, que tendría un beneficio de veinte peniques en quintal.

Creo, pues, Excmo. señor que hay evidente utilidad en que se hagan las correspondientes gestiones en los Estados Unidos con el fin que he indicado enviándose al Ministro del Perú las correspondientes instrucciones. Para ese efecto, ruego á V.E. se sirva oficiar al señor Ministro de Relaciones Exteriores, en conformidad con lo que he expuesto, y poniendo también en su conocimiento que de las gestiones iniciadas por el Gobierno Inglés se ocupa la prensa de ese país con fecha de octubre último, anunciando que las naciones productoras de azúcar de betarraga se proponen también hacer gestiones análogas, lo cual hace pensar en la posibilidad de que no sean desatendidas.

El señor Presidente.—Se pasará el oficio en la forma expresada por su señoría.

El señor Villanueva.—Habiéndose ausentado el señor Justo Germán Delgado ha quedado incompleta la comisión auxiliar de legislación, y sería conveniente que V.E. se dignase reemplazarlo. El señor Delgado está ausente temporalmente por enfermedad, conforme al oficio

que la H. Cámara conoce; de manera que no hay inconveniente para reemplazarlo durante su ausencia.

El señor Presidente.—Propongo al H. señor García para reemplazar al señor Delgado.

La Cámara aceptó la propuesta.

#### ORDEN DEL DÍA

#### CONSTRUCCIÓN DE LÍNEAS FÉRRREAS.

Con asistencia del señor Ministro de Relaciones Exteriores, continuó el debate del proyecto sobre construcción de líneas férreas.

El señor Presidente.—El H. señor Capelo quedó ayer con el uso de la palabra y puede continuar si lo tiene por conveniente.

El señor Capelo.—Excmo. señor: Comencé ayer diciendo que debía tomar la palabra para defender la verdad, para establecer los hechos en su verdadero punto de vista. Decía ayer, que espejismos engañosos han sido siempre manejados en el Perú con daño positivo de sus intereses y señalaba entre esos espejismos el crédito, el adelanto y progreso nacional. El crédito nacional ha sido uno de los espejismos que más daño han producido al Perú; citaba entonces el caso del contrato que se celebró para cancelar la deuda externa y la inconsecuencia clamorosa que se cometió, á renglón seguido, en no hacer puntualmente el servicio correspondiente á ese contrato. Si ese servicio se hubiera hecho según el contrato mismo, el Perú tendría hoy construido el ferrocarril de la Oroya á Huancayo, que en concepto del señor Ministro es una línea principal; algo más, el Perú tendría abierto un cauce inmenso, por donde se hubieran introducido multitud de empresas que habrían realizado quizás el ferrocarril del oriente; no se hizo como se debía, porque la noción del crédito no es clara, porque ese partidismo por el crédito no es exacto, porque eso no es sino palabra para deslumbrar, nada más. Si hubiere habido en el Perú una conciencia cierta de lo que es el crédito y de la necesidad de mantenerlo; si en los hombres dirigentes del país, si en las



masas ó si en ambos existiera esta idea clara y exacta no se hubiera consentido por manera alguna que se hubiese quedado sin hacer el servicio de la deuda externa; pero no sólo se consintió, sino que se aplaudió; por consiguiente, ¿con qué derecho podríamos esperar poder usar más tarde del crédito? ¿Con qué derecho podríamos solicitar después que se prestase fe á la palabra del Perú, si el Perú había faltado á esa palabra sin escrúpulo?

El crédito, Excmo. señor, no es un acto que depende de quien lo va á recibir ni tampoco de quien lo va á dar, es un acto complejo, que depende de ambos y de la relación que medie entre ellos. Así como los individuos no pueden tener crédito sino tienen aptitud para manejar el capital, algo de capital y bien puesto su nombre, así tampoco las naciones pueden tener crédito sino tienen perfectamente aparejado, en concepto de las demás, cierto grado de cultura, de libertad para sus ciudadanos y de justicia distributiva. El Perú no goza, Excmo. señor, de ninguna de esas tres cosas.

No se puede hablar de libertad en un país donde la autoridad política se cree con derecho suficiente para poner las manos sobre un ciudadano y ponerlo preso por causa insignificante; ayer no más hemos visto poner presos á dos ciudadanos porque pedían que se aclarara la conducta de la prefectura, la respuesta fué ponerlos presos; así no hay libertad.

La justicia distributiva falta de igual manera. Cuando se sabe que en el reparto de las utilidades de un negocio hay justicia y hay tribunales que pronuncien imparcialmente el fallo, viene la confianza y las empresas se establecen, ¿pero hay esa seguridad en el Perú, Excmo. señor? No es eso lo que abunda ni se ve nada que persiga ese propósito.

Tenemos, pues, la escasez de los factores principales para poder encontrar el crédito, y si no se fabrican de antemano, ese crédito no vendrá.

¿Se ha pensado en mejorar la condición de los jueces en la república? Absolutamente. ¿Se ha pensado en mejorar la condición de las auto-

ridades políticas en la República, de modo que garantice que tengamos autoridades que sepan respetar la libertad de los ciudadanos? Tampoco se ha pensado en lo principal que es resolver la cuestión de puntualidad en el cumplimiento de los contratos para asegurar el crédito de la nación. Un país donde se tiene confianza en los tribunales de justicia y donde se tiene confianza en los respetos que se guardan al derecho de los ciudadanos, tiene crédito inmediatamente; no se necesita combinación financiera para que el crédito venga, lo que se necesita es que exista la confianza para que esos dos factores no fallen.

La autoridad que se estableció el año 95 no hizo ninguna novedad, procuró de todas las maneras posibles atraer esa confianza y esa confianza vino inmediatamente; no se comprometieron las rentas de la nación, y sin embargo, de esa administración vino el ferrocarril de la Oroya al Cerro de Pasco. Se dió seguridades de respetar la libertad del individuo y de allí vino la confianza general, y empresas industriales de diferentes clases se establecieron sin obstáculos de ninguna especie. ¿Qué motivo hay para que no sigamos el mismo camino? ¿Por qué queremos precipitar los acontecimientos y no dejar que las fuerzas naturales del país se desenvuelvan por sí mismas? Así como hemos tenido ferrocarril de la Oroya al Cerro de Pasco, ¿por qué no esperar que tengamos los otros ferrocarriles si damos prenda inequivoca de respetar nuestros compromisos?

Se pretende hoy, Excmo. señor, gravar las rentas nacionales, crear contribuciones para construir con sus productos los ferrocarriles de la República, sean ó no de carácter político y militar.

No se adivina en el proyecto del Ejecutivo qué es lo que se persigue, si la viabilidad nacional ó la seguridad de nuestro territorio ó simplemente la construcción de un ferrocarril. Por el tenor del oficio de remisión parece que lo que se persigue es la seguridad, la integridad territorial y por eso se habla del ferrocarril al Oriente; pero en la parte dispositiva de la futura ley



no se dice eso, no se traduce ese pensamiento, el ferrocarril oriental queda en segundo lugar; tampoco se dice nada del ferrocarril considerado en sus relaciones con la viabilidad del Perú; en resumen el proyecto parece que se reduce á construir un ferrocarril de la Oroya á Huancayo.

Yo he meditado mucho sobre este asunto, he querido saber cuál es la mente del Gobierno para hacer ese ferrocarril. Cuando la comisión fué donde el señor Ministro de Fomento á conferenciar con dicho señor Ministro y el de Relaciones Exteriores, yo asistí ansioso á esas conferencias por ver si podía conocer el secreto que guiaba al Gobierno en la construcción de este ferrocarril de la Oroya á Huancayo; des de luego las dos comisiones de Hacienda y Obras Públicas se pronunciaron perentoriamente en contra de la prioridad que el Gobierno quería dar á este ferrocarril, el señor Ministro no hizo observación de ninguna especie y lo único que apuntó fué esto: que el Gobierno podía lograr una combinación financiera suficiente que le permitiera hacer á la vez que el ferrocarril al Oriente el de la Oroya á Huancayo y que, por lo tanto, la ley debía dejarle autorización suficiente para construirlos todos.

Nada más dijeron sus señorías; por eso ayer me sorprendió cuando le oí decir al señor Ministro de Relaciones Exteriores, que el ferrocarril de la Oroya á Huancayo es un ferrocarril esencial en el vasto proyecto del Gobierno; esta idea no fué antigua en el señor Ministro, ha venido después de la conferencia con las comisiones del Senado. Las dos comisiones al dictaminar en el sentido de darle la preferencia al ferrocarril oriental sobre la línea del ferrocarril á Huancayo, lo han hecho porque no han encontrado ninguna razón; porque no encuentran fundamento alguno para echar sobre la República y sobre la gran masa de los contribuyentes el importe de un ferrocarril semejante.

Aquello de llegar al Cuzco por las vías de la Oroya á Huancayo ó de Sicuani al Cuzco, no es cosa que se discute, la segunda línea es mil ve-

ces preferible; el ferrocarril de la Oroya á Huancayo no significa nada, absolutamente nada, no tiene valor alguno en el inmenso problema de unir la Oroya al Cuzco. Es poco serio el argumento: la distancia es infinita respecto á la que se disminuye llevando el ferrocarril de la Oroya hasta Huancayo; por consiguiente, su construcción no significa nada y los mismos esfuerzos que habrán de hacerse en el porvenir para unir la Oroya con el Cuzco tendrán que hacerse, ya se parta de la Oroya, ya se parta de Huancayo, una vez construido el ferrocarril de la Oroya á Huancayo; entonces, nada significará esta pequeñísima sección; son tan grandes los esfuerzos que hay que hacer para unir la Oroya con el Cuzco que resulta despreciable la distancia que hay de la Oroya á Huancayo.

La línea al oriente es muy distinta: ella tiene un carácter político para la República y un carácter altamente militar, y como tal, esa línea hay que hacerla; dolorosa impresión hube de recibir ayer cuando oí expresar al honorable señor Ministro respecto al ferrocarril al Oriente estas aseveraciones: es una línea no conocida, no estudiada, muy difícil de estudiar y en la que cuando menos se empleará año y medio para estudiarla; eso equivale á decir esto otro: el ferrocarril al Oriente es un mito, no debe figurar en el proyecto.

No es el Perú uno de aquellos países en los que se dan leyes para que tengan cumplimiento á los tres ó cuatro años y al través de muchas administraciones; en el Perú vivimos siempre en medio de cambios bruscos, vamos siempre de sorpresa en sorpresa, y así como ayer se dió una ley mandando construir el camino al Pichis para convertirlo después en un ferrocarril, así como ayer se dió una ley para que se contratase con la Peruvian el estudio de ese ferrocarril al Oriente y hoy se hace caso omiso de esas leyes, así mismo sucederá mañana; hoy damos una ley para que se cumpla dentro de dos años, pero entonces habrán cambiado los horizontes que hoy rigen los rumbos de la política del Perú y esta ley



tampoco se cumplirá.

¿A qué conducirá, pues, dar una ley semejante?, por que no se dice más claramente: impónganse tales ó cuales contribuciones al Estado para hacer un ferrocarril de La Oroya á Huancayo, porque eso es lo único efectivo en el proyecto del Gobierno, el ferrocarril al Oriente no se ve en manera alguna; y digo eso porque si el señor Ministro dice: los estudios del ferrocarril oriental no están hechos y es un asunto que tardará cuando menos año y medio, equivale á negar para siempre la posibilidad de hacer esos estudios.

¿Cómo se puede decir que de la Oroya al Oriente no existen estudios, cuando desde el año 66 se han mandado una serie de expediciones dirigidas por personas respetables y técnicas que han presentado informes no contra dichos por nadie; cómo se puede decir eso, cuando se han presentado planos medidos, determinaciones geográficas, cuanto se puede pedir sobre esa región; la navegación de sus ríos, su acotación, el régimen de sus aguas, todo, todo está estudiado. ¿Qué más quiere el Ejecutivo, qué más quiere el señor Ministro que se estudie para construir el ferrocarril al Oriente, ó quizá pretende conocer la gradiente última que debe trazarse para poner los durmientes y los rieles? Eso no es estudios de un ferrocarril en los tiempos modernos, eso es sencillísimo; esos estudios previos sólo se hacen en una región ignorada, tal vez en la Siberia; pero en países conocidos, en territorios perfectamente explotados no se necesita eso; son estudios que se hacen en el momento de tirar los rieles.

Yo voy á probar, Excmo. señor, que el ferrocarril al Oriente está bien estudiado, que tiene una solución única que el patriotismo impone seguirla, y que si no se sigue no será por falta de patriotismo—será por falta de conocimientos—porque la verdad no se habrá hecho paso; el patriotismo es un fuego innato en el corazón del hombre, que no se puede extinguir jamás, de modo que cuando falla, no falla él, falla la verdad.

Los enemigos del país han des-

truido la verdad; á fuerza de publicaciones inexactas y maliciosas, se ha llegado á oscurecer el asunto y lo han oscurecido lo bastante para que personas altamente colocadas, como el señor Ministro de Relaciones Exteriores que hoy tiene en sus manos la vida del Perú, puesto que tiene en sus manos la suerte del ferrocarril Oriental, no pueda ver con claridad la verdad que me esfuerzo en presentarle en este momento; en que todas las fuerzas del país pueden convergir á dar el resultado apetecido; no será, pues, falta de patriotismo, será culpa de los que han llegado á oscurecer el asunto, de tal modo, que impidan hoy ver claro al señor Ministro.

Fué vieja táctica en las discusiones del Oriente, no oponerse á las disposiciones que se dictaran en su favor, porque eso era oponerse al querer manifiesto del pueblo entero; lo que se ha hecho siempre es este argumento: eso es bueno, pero esto es mejor, y como siempre lo mejor es enemigo de lo bueno, entre esto es bueno y esto es mejor, nos hemos quedado siempre: se decía esta línea es buena, esta otra es mejor; y así, Excmo. señor, entre optar de lo bueno á lo mejor, hemos perdido cincuenta años de nuestra vida.

La idea del Oriente es muy vieja, desde el año 50 ocupa al Perú, y de este modo hemos perdido medio siglo en buscar la ruta mejor.

Cosa igual pasó en Rusia con el ferrocarril de la Siberia; año tras año se hacían allí estudios y se gastaban millones y esos estudios no concluían jamás, porque en esa región de los hielos, cuando llegaba una comisión resultaba que se habían borrado los estudios hechos por la anterior y había que comenzar de nuevo.

Un día el Czar, impaciente con la inutilidad de tantas comisiones y dinero gastado, tomó un mapa, una regla y un lápiz, tiró una raya y dijo: este es el ferrocarril; y desde ese momento principió á hacerse el ferrocarril, y hoy día tiene la Rusia casi al terminar su ferrocarril á la América Rusa; ese es el camino que debe seguirse. Cuando el Zar dió ese úkase logró segar la fuente



de donde vivieron durante años de años muchos cuerpos de ingenieros, estudiantes y empleados; y la Rusia nunca hubiera llegado á construir ese ferrocarril sino hubiese tenido esa forma de gobierno autocrático.

Pues bien, Excmo. señor; el Perú necesita que se proceda de esa manera, el Perú lo que necesita es ir al Oriente; yo sé perfectamente cual es la vía dada por la naturaleza, pero no me importa que se escoja otra. Yo lo que le digo al Ministro es: haced como el Zar, tomad el mapa y trazad la línea por cualquier lado, porque lo que nosotros necesitamos no son estudios sino rieles; porque mientras se hacen esos estudios, cuando lleguemos ya no habrá Loreto, ya no habrá Oriente, Excmo. señor.

Oigo una manifestación, por lo bajo, que quizá toma á ridículo lo que digo; no es ridículo, Excmo. señor, el año 50 el Perú llegaba hasta la mitad del Amazonas, ese era su derecho y esos eran sus títulos, pero se estipuló entonces un maldito tratado por el cual perdimos medio Loreto; hace tres años Excmo. señor, nuestros caucheros llegaban al río "Gregorio" y hoy día no pueden entrar ni en el Tamayo; no hace mucho que las invasiones vecinas han venido muy cerca del Ucayali. Quien mire con desdén lo que digo no está en lo justo, no se imagina cómo se pierde el Oriente. De aquí al Pachitea no hay más que diez días de camino, y hoy los dominios del Perú terminan cuatro días más adelante del Pachitea, cuando antes habían veinte días de distancia desde el Pachitea; ¿y todo por qué, excellentísimo señor? Porque hemos perdido el tiempo en esas dudas.

No hay para el Perú, Excmo. señor, que le interese más; si nuestros hombres públicos se interesan por la integridad del territorio y el engrandecimiento del país, no tenemos más que ir al Oriente, pero no perder el tiempo en estudios para buscar el mejor camino, sino ir, de cualquier modo.

En la administración de Morales Bermúdez se trataba del asunto de ir á buscar un punto navegable en los ríos, saliendo de Tarma ó Chan-

chamayo; hacía cuatro años, durante la administración Cáceres que se había mandado repetidas veces comisiones de ingenieros y expedicionarios, gastaron dinero, quedando las cosas como estaban antes; pero en la administración Morales Bermúdez hubo un hombre de estado que comprendió cuáles eran sus deberes, y ese hombre ordenó que se abriese el camino, no que se estudiase; y en noventa días el camino fué abierto y el Perú entero supo que había un puerto en el Oriente á cien leguas de distancia del Callao, y se había segado para siempre esa mina explotada durante tantos años. Quizá el haber segado esa mina fué el origen de tantas publicaciones en contrario; con ellas se logró oscurecer nuevamente la opinión pública; entonces se decía que el camino era difícil, que tenía lodazales, como si todo eso no fuera fácil de vencer; y si tal obstáculos son tales, como es que esos mismos inconvenientes no se señalan como obstáculos para el camino actual al Inambari, cómo nadie protesta de que ahí los hombres únicamente pueden pasar llevando á sus espaldas los víveres para los que residen en los puertos. Ello es un misterio, Excmo. señor, no se encuentra censurable que se hagan estudios, pero sí que se haga la obra. Es que hay muchos interesados en que el Oriente no se abra para el Perú, y que cuando llegue á abrirse un camino nos encontremos con los linderos de las naciones vecinas.

La administración del 95 fué muy asediada para seguir el camino que el Ministro nos ha trazado ayer; esto es el de hacer estudios, de formar planos de toda naturaleza, y esto por supuesto con el objeto, nó de que se hiciera el camino por el rumbo A ó B sino de que no se hiciera camino alguno; y eso mismo persiguen los que hoy piden otra vez esos estudios. Cuando se decidía la acción del Gobierno por un rumbo se le probaba inmediatamente que era malo, que era mejor tal otro camino; y si se decidía por éste resultaba malo lo que antes había sido bueno. Pudo, sin embargo, aquella administración de-



minar el escollo y pasó sobre él. El camino se hizo y se hizo bueno.

Sinembargo, parecía, Excmo. señor, que ya estas cosas habían concluido, el problema de la navegación quedaba resuelto, buques de vapor habían traído y llevado pasajeros, acémilas cargadas habían llegado á ese puerto, hubo caso de un viaje de Lima á Iquitos en quince días; todo esto parecía concluyente y decisivo; pues no lo fué, Excmo. señor. Algo más, hubo un movimiento revolucionario en Iquitos y se destacaron fuerzas del Gobierno por el Norte y por el Centro; aquellas fuerte de mil quinientos hombres, éstas compuestas sólo de doscientos, ¿por qué? Porque se desconfiaba, porque esas sombras habían producido sus efectos y se decía: ¿para qué mandamos por el Centro más de doscientos hombres, cuando éstos se perderán? El resultado fué, Excelentísimo señor, que de esos doscientos hombres no se perdió ninguno, que llegaron y dominaron el departamento, y que los mil quinientos, que costaron más de sesenta mil soles, no dominaron nada. ¿Quiérese prueba más evidente? Pero no terminó todo aquí, por que el mal tiene resistencias invencibles, no cede jamás. Se había hecho viajes por medio de lanchas adecuadas, pues se encontró la manera de que esas lanchas no fuesen enviadas de Iquitos al Puerto; y cuando alguna era enviada por el Gobierno, se encontró la manera de encallarla; y sinembargo, no se inició el juicio respectivo ni aún á solicitud de parte, pues hubo casos que individuos embarcados pidieron justicia, manifestando que esa lancha había sido intencionalmente varada.

La impunidad alentaba la consecución del mal.

Pues bien, Excmo. señor, á pesar de eso, á pesar de que se enviaban comandantes para que no llegarán; á pesar de que las autoridades políticas tenían interés para luchar contra ese camino y que la Dirección de Fomento que contaba con S. 90,000 anuales para atenderlo no se le atendió jamás, y así se pudo continuar diciendo: ese camino tiene barro, tiene atollade-

ros, etc. A pesar de todo esto, la verdad á podido brillar; acumulando datos referentes á la navegación y de diferentes hechos, resulta que en los 12 meses del año han tocado las embarcaciones á vapor en Puerto Bermúdez, que es navegable pues todo el año sin exceptuar un sólo mes. ¿Se quiere algo más? En 12 meses del año, teniendo todo en contra, se ha llegado á ese puerto, y si hubiese habido buena voluntad todo eso se hubiera visto desde el 1er. año y no se habrían necesitado 5 años de plazo para confirmar que en los 12 meses del año ese puerto es adaptable á la navegación, y no que se ha necesitado 5 años y haber gastado S. 450,000, nó en mejorar ese camino sino en lo que no se sabe qué se han hecho. Ese camino, con los kilómetros de barro que yo lo dejé el año 99 existe hasta la fecha y, sinembargo, han pasado S. 450,000 por las bajas sin que nadie sepa en qué se han invertido y esas lanchas á vapor que gastan S. 10,000 mensuales y no se sabe lo que producen, no atienden ni al servicio de correos y nadie ha preguntado tampoco á donde van esos dineros. Ahora, sobre estas lanchas es increíble lo que pasa; se manda de exprofeso una lancha de 7 pies de calado habiendo lanchas de 3 y 4 pies. Pues bien, esa lancha no pudo fondear en Cumaria que está cerca de la Vuelta del Diablo, cerca de la boca del Pachitea, y vino á fondear tranquilamente en el Pichis. ¿Esto no es suficiente? Se quiere más pruebas, este viaje se ha repetido 4 veces por la misma lancha y con el mismo éxito, ¿no basta esto? Todavía puede discutirse la existencia de ese puerto, como puerto. No cabe más sino una afirmación, decir esos hechos son falsos, y yo emplazo al señor Ministro para que la Dirección del Ministerio de Marina le pruebe si estos hechos son falsos ó verdaderos; felizmente estos hechos son ciertos y contra ellos no se puede probar nada en contrario; pero, hasta dónde se puede llevar una campaña semejante, cuyo motivo no he podido nunca explicarme.

Probado, Excmo. Sr., que Puerto Bermúdez es un puerto fácil, vá-



do todos los pliegos sin que como miembro de la Comisión de la cuenta nada haya dicho; Excmo. Señor. Con la prudencia con que casi siempre obro, he tratado de esperar que vinieran esos datos, de manera que alcanzaran á alguno de los pliegos y eso sirviera de límite; pero á VE. le consta y á la Cámara toda que los he estado pidiendo hasta con petulancia, contra mi modo de ser. Se nos escapa, pues, la ocasión de conocer estos datos. Yo he pedido que se publicara el dictamen de la Comisión de la cuenta general de la República, que VE. ordenó, porque es conveniente que se sepa lo que ha pasado en materia de gastos y deseaba que se conocieran los datos antes de que viniera el pliego de guerra, porque precisamente en el ramo de guerra, según el examen de la cuenta general de la República, ha habido un gran desorden; aquello no marcha, no está á la altura de esa situación. Todo eso lo hemos dejado de conocer y yo quería que se sometiera esa cuenta á la aprobación de la Cámara de Diputados, para que se impusiera de ello.

Allí hay un dictamen sobre gasto material de guerra que vota en el presupuesto £ 1,680 y que ha venido un exceso de £ 1,190, es decir casi soles 12,000; averiguando en la contaduría en qué consistía ese exceso, se me dijo que existen los soles 12,000 en lápices, plumas y otros útiles y que todavía se siguen haciendo pedidos á Europa; después he oído á la tesorería general, á la dirección del tesoro, donde se me ha manifestado que demanda trabajo inmenso sacar en limpio las copias. Yo he hecho hincapié sobre esto, por la resolución que tengo, de que aunque sea á última hora, se haga luz sobre este asunto, para que pueda ponerse remedio á éstos y otros errores en el camino que se ha señalado el nuevo Gobierno.

El señor Valderrama.—Excmo. Señor: Sin dejar de reconocer el celo patriótico que determinan las observaciones del H. señor Coronel Zegarra, encuentro, sin embargo, que las ideas que ha emitido no son hasta cierto punto muy justificadas. Su señoría desea que el señor

Ministro dé razón de la manera como se han invertido las sumas destinadas á los gastos extraordinarios en la anterior administración, algo de eso ha dicho; quiere decir que coloca al señor Ministro en la necesidad de que explique estos gastos, lo que no es posible; porque no son de la responsabilidad del actual Ministro los gastos que se han hecho en la administración pasada, y mal puede dar razón de cómo se han invertido esos dineros.

Respecto á los gastos presupuestos en el pliego, su señoría reclama y exige una cosa que no la encuentro razonable, la partida es de gastos extraordinarios imprevistos y su señoría quiere que los gastos se prevean, se determinen; eso es materialmente imposible.

El señor Ministro ha manifestado con datos que desde 1898 se han votado estas sumas para gastos extraordinarios, y como hemos entrado en un estado de mayor desenvolvimiento administrativo, es natural suponer que los gastos superen á los que se hicieron desde el año 98; por consiguiente, el aumento materialmente debe hacerse. Si esto no es exacto, si sale de lo razonable, habrá que combatirlo; pero no poner al señor Ministro en el caso de que desde luego diga cuáles son los gastos que se van á hacer y cuáles son los que se han hecho.

El señor Bernalles.—Muy plausible ha sido el propósito del señor Ministro de Gobierno de consignar en el presupuesto todas las partidas de gastos y preverlos todos, para de ese modo no hacer uso de gastos extraordinarios, puesto que todo queda previsto en las partidas ordinarias; pero si consignamos las partidas ordinarias, muchas con exceso y se aumenta la partida de imprevistos, tendremos que no se ha conseguido el objeto del Gobierno de prever todos los gastos.

El señor Coronel Zegarra.—Excmo. Señor: Quiero hacer una explicación al H. senador por La Libertad, que no ha sabido tomar la mente de mis indicaciones, en las que, tal vez, no he sido bastante claro.

No he exigido al señor Ministro



porque habían utilidades para el ferrocarril, y 2o. porque habíamos hecho un camino carretero, con el cual se favoreció la exportación de los productos y se asombró al mundo con las cantidades que se exportaron. Quiere decir, que ese camino incipiente, que ese camino de la Oroya, hizo trabajar el ferrocarril al Cerro de Pasro. He aquí un medio indirecto que trajo ese resultado; pues, bien, si seguimos ese mismo camino tendremos quien emprenda caminos en las capitales de departamento; y estoy seguro que aplicando á ese fin una suma pequeña, como la de £ 60,000, ó menos, quedarán establecidos esos caminos. El Gobierno aprenderá en primer lugar á manejar esos dineros en la ejecución de obras públicas, porque eso se aprende; en segundo lugar los pueblos irán recibiendo ese beneficio; y en tercer lugar los ferrocarriles vendrán solos.

Creo, Excmo. señor, que la necesidad suprema del Perú es el ferrocarril al Oriente; ese ferrocarril está perfectamente estudiado y conocido, no hay sino ejecutarlo; creo algo más, que su ejecución no demandará una suma superior á treinta ó cuarenta mil libras, no es necesario gastar millones para eso, porque el hombre no debe hacer sino lo que puede hacer. Queremos simplemente ferrocarril á un puerto; basta que entre al primer lugar habitado, porque el Perú ha hecho siempre obras sin aplicación que no necesita realizar para el fin que se propone. Entonces el ferrocarril tendría 200 kilómetros y bastaría para que se construyese una garantía de treinta ó cuarenta mil libras al año. ¿Por qué no seguimos ese camino? ¿Por qué queremos darnos el lujo de gastar un millón y tres cuartos para hacer un ferrocarril completo? ¿Por qué eso es lo mejor? Lo mejor es lo práctico para realizar ese fin, y eso es el ferrocarril al puerto; no necesita concluirlo. Al Gobierno sin esfuerzos de ninguna especie le bastará entregar la parte concluida á quien se comprometiera á empalmarlo con el de la Oroya; eso nos permitiría aplicar á los caminos el resto, y ya se vé que de esa manera, con la misma cantidad de miles de soles que el Gobierno

piensa dedicar á este objeto se podría atender al ferrocarril del Oriente y á la viabilidad de la República. Esa ley sería simpática á los pueblos, porque les llevaría el convencimiento de que los sacrificios que se le imponían eran aprovechados por ellos; y en cuanto al ferrocarril del oriente, todos los peruanos sienten profundamente la necesidad de esa línea. Sería una ley simpática la que se propone, no es un presente griego como el que vamos á hacer al Gobierno. Y no debemos hacerlo porque el Gobierno lo pide, porque muchas veces se pide lo que no conviene. Yo aseguraría con firmeza, que esa ley dada textualmente, como el Gobierno la pide, no produciría un metro de ferrocarril; salvo que el dinero cobrado por contribuciones se transformase: primero en estudios, que son largos; y después en unos cuantos kilómetros de rieles: sería lo único que podíamos esperar por ferrocarril con esta ley.

Este proyecto, Excmo. señor, tiene un gran defecto: dar facultad al Gobierno amplísima, y en Europa se piensa mucho sobre estas cosas. Allí se dice: un país donde los congresos dan al Ejecutivo facultad tan amplia y donde el Ejecutivo las pide, es un país sentado sobre bases democráticas muy poco sólidas, ese país está en vía de formación, ese país no debe tener crédito, no debe ser atendido por los estadistas y financistas del mundo. Y parece que el Gobierno lo comprende así, porque pone en uno de los artículos que quedará afecta á este servicio la contribución del tabaco. No estoy por esa cláusula, porque no creo que nación alguna, sin mengua de su decoro, pueda afectar sus rentas á ningún servicio; no hay ejemplo de que en el mundo se encuentre nación poderosa y respetable que haga eso; esto se hace sólo en América, donde hay medias naciones que tan fácilmente se someten á esta clase de condiciones tan depresivas para la soberanía nacional; por esto es que Venezuela ha tenido ahora poco una cuestión con Alemania y ha sufrido cuantas humillaciones ha sido posible imponerle: esta cláusula se impuso á la China por la coalición



européa contra ella. Yo jamás daré mi voto por ella.

Esta cláusula no es nueva en el Perú; el Perú la ha puesto desde que comenzó á ser tramposo, desde que se creó la deuda externa, en aquellos bonos que nos trajeron tantos males; se dijo que las aduanas de la República quedaban afectas al pago, jamás se cumplió y tenía la conciencia de que jamás se cumpliría esta cláusula. ¿Para qué ponerla todos los días? Esto no conduciría sino á que nos la hicieran cumplir alguna vez como á Venezuela, lo que sería humillante para el país.

A un país bien establecido no se le exige en un contrato, que establezca que la subvención debe pagarse de las entradas de aduana, aquí jamás se ha cumplido eso; por consiguiente, ya sabemos que esta cláusula no vale nada, no garantiza nada al extranjero, porque sabe que no se cumple jamás.

Hay otra cláusula, que creo haber visto en el informe de la Comisión en mayoría, disponiendo que quede bien establecido en los contratos que cualquiera dificultad quedará á cargo de los tribunales de la República, el Gobierno con más sabiduría no la ha puesto, porque aquella cláusula que manda someter las dificultades á los tribunales de la República ya sabemos lo que significa, quedarán sometidas á los tribunales del país; mientras éstos fallen á favor de la parte contraria; cuando esto no sucede viene la intervención diplomática, porque la intervención diplomática no viene por la cláusula *a* ni *b*, sino porque somos chicos. El Gobierno ha procedido, pues, con sabiduría no poniendo esa cláusula, no estoy con el dictamen en mayoría respecto á esa cláusula.

Hay otro punto en el proyecto que lo creo muy inconveniente, la emisión de bonos. Ya sabemos lo que es emisión de bonos, lo que es emisión de billetes, eso ha dejado en la República honda é imborrable impresión y poner esto en la ley no conduce á nada, sino á hacer daño al país. Estos bonos si se emiten no tendremos donde colocarlos, porque estos bonos seguirán la misma suerte que los anteriores; salvo

que estos bonos jueguen el papel de los del ferrocarril de Trujillo, en ese caso es una amenaza terrible para el país.

El ferrocarril de Trujillo se hizo de esa manera; se hizo con bonos emitidos por el Gobierno, estos bonos iban entrando á la caja del contratista, de tal modo que la línea sólo se hacía con sus propias entradas, de donde resultó que al final sólo habían rieles y locomotoras sólo por la mitad del valor de la negociación; pero los bonos estaban en las cajas de la empresa por el total de su valor y fué necesario reconocerlos.

Se girarán, pues, veinte ó treinta millones de soles, y el Perú que goza hoy de la estimable ventaja de no tener deuda externa la tendrá dentro de tres ó cuatro años, ¿y para qué? Para hacerse el placer de tener un ferrocarril de la Oroya á Huancaayo; se le hará pues un daño al Gobierno; y nada se conseguirá.

Los ferrocarriles no se hacen sino por una sola combinación, la garantía del capital: no tienen otros medios, todas las demás combinaciones son ilusiones, todas las demás combinaciones no consiguen más que hacer antipática la ley y entorpecer el crédito público. La única combinación en ferrocarriles es esa, el tanto por ciento de garantía del capital, límitese esa garantía á cierto número de años, pónganse las taxativas convenientes, en buena hora, pero es la única manera positiva de hacer ferrocarriles. Digo algo más, que no basta esa garantía, porque ninguna empresa se establece aun cuando el Gobierno le garantice el 6 por ciento sobre su capital, si del estudio que hace del ferrocarril no ve que el rendimiento es apreciable; lo hemos visto prácticamente en el ferrocarril á Moquegua; porque nadie quiso establecer una empresa sobre la base de la garantía del interés de su capital; de modo que el tanto por ciento no es más que un estímulo para que se constituya la empresa y es preciso, además, que el negocio sea productivo.

En resumen, Excmo. señor, yo creo que el proyecto debe ser modificado en los términos que aparecen en el dictamen en minoría.



El señor Ministro.—Excmo. señor: Conforme al orden del debate iniciado ayer, debo principiar por contestar la pregunta que me formuló el H. senador por Moquegua, en apoyo del dictamen que ha firmado, esto es, que de ninguna manera se efectúen trabajos en la línea de la Oroya á Huancayo, sino que de toda preferencia se construya el ferrocarril al Ucayali. Me preguntó S.Sa. que haría el Gobierno si estallase una revolución en Loreto: penosa impresión me causó la pregunta, porque yo creía que no se volvería á hablar ni pasaría por la mente de los hombres públicos del Perú, de los miembros prominentes en política esta funesta palabra; penosa impresión me hizo también porque los temores de S.Sa., felizmente infundados, afectan profundamente el patriotismo de uno de los departamentos más importantes de la República y en el que menos revoluciones se han hecho en el transcurso de nuestra vida independiente. El Gobierno no teme la revolución en Loreto, Excmo. señor, ni en ninguna otra parte dado el progreso que hemos alcanzado, dado el patriotismo de los partidos y el buen sentido de la nación; pero si por desgracia la revolución estallara en Loreto ó en cualquiera otra parte, con ferrocarril al Ucayali ó sin ferrocarril al Ucayali el Gobierno tiene elementos para debelarla.

El H. señor Rodolfo hizo á continuación una pregunta relativa á si el ferrocarril á Huancayo implicaba un plan del Gobierno para ejecutar obras más extensas. Esta pregunta implícitamente estaba contestada en las pocas palabras que tuve ocasión de decir al contestar al H. señor Alvarez Calderón, porque en efecto, el pensamiento del Gobierno es desarrollar un plan de ferrocarriles en el sentido de unir la Oroya con el Cuzco, aunque le parezca ilusión al H. señor Capelo. obra que se ejecutará en periodo más ó menos largo siempre que haya la voluntad, decidida y perseverante para ejecutarla.

Además, le diré, H. señor Rodolfo, que ese ferrocarril á Huancayo en sí tiene importancia en primer lugar, porque recorre sección pobla-

da, y después por una comarca mineralizada con vastos depósitos de cobre y carbón.

En seguida tomó la palabra el H. señor Capelo y principió en un largo preámbulo, tocando cuestiones bien ajenas á la discusión de ferrocarriles, comenzó sentando una novísima teoría sobre la responsabilidad ministerial que á su juicio debe ser hereditaria, es decir, que se trasmite de Ministro á Ministro, teoría que yo no acepto, que es contrario con los principios del derecho público universal y que es totalmente ajena á la cuestión en debate.

Después rememoró el tratado del 51, punto que hemos tenido ocasión de discutir en una de las sesiones de congreso recientes; en seguida inculcó á un señor Ministro de Relaciones Exteriores que hubiese cedido, según consta en un documento diplomático que se encuentra publicado, partes del territorio nacional, yo cumpla el deber como Ministro de Relaciones Exteriores desautorizando por completo las palabras de S.Sa.: no existe tal sesión de territorio, no existe un arreglo temporal provisorio de posesión, pero no existe una traslación de dominio territorial.

No me ocuparé del plan de campaña que había imaginado S.Sa., según nos lo dijo ayer para recuperar los vastos dominios del territorio nacional por la módica suma de nueve mil libras esterlinas, porque lo considero también ajeno á este debate; pero tengo que rechazar, á nombre del Gobierno, al cual tengo el honor de pertenecer las inculpaciones gratuitas, por decir lo menos, que dirigió S.Sa. al Gobierno actual por la tardanza en el pago del servicio de la deuda interna. El Gobierno no teme, Excmo. señor, que los juicios apasionados del H. señor Capelo se traduzcan entre los acreedores del Estado en desconfianzas del buen crédito nacional, y no lo teme porque el país entero está viendo los esfuerzos del nuevo Gobierno para aumentar las rentas públicas y poder atender normalmente á los servicios del Estado. Cuando los acreedores de un país ven esto, no les importa que se retarde el servicio de la deuda, por-



que saben que se va á crear una situación financiera sólida, que permitirá hacer los pagos puntualmente, y por esto se vé que el Gobierno encontró la deuda interna al nueve por ciento en 1.º de setiembre y hoy se cotiza, á pesar de estar insolutos tres cupones, al once, esta estimación de la bolsa comercial es mucho más valiosa que los juicios perfectamente apasionados que el H. señor Capelo dirigió ayer al Gobierno. Por último, el Congreso sabe que el Gobierno ha hecho otros pagos no previstos y que los ha hecho con toda regularidad y que representan sumas considerables.

Público y notorio es cuál fué la situación financiera el 31 de diciembre último.

El Gobierno ha dedicado su atención á aumentar los ingresos en sumas considerables para servir con regularidad los diferentes servicios, inclusive el pago de sus deudas, y puedo afirmar que jamás en los últimos años ha tenido la firma del Estado la buena aceptación con que la honran los hombres de negocios que no están dominados en su espíritu por malas pasiones que afectan el bien de la república. A esto se concretó la parte del discurso del H. señor Capelo en la sesión de ayer, si mal no recuerdo.

En la sesión de hoy, S. Sa. ha iniciado su discurso sobre una novísima teoría sobre crédito público que forma parangón con su nueva teoría sobre responsabilidad hereditaria ministerial; pues nos ha dicho que el crédito no existe sino donde la justicia está organizada y la libertad individual bien constituida, lo que desde luego quiere decir que Rusia donde no existe esa libertad individual ni en la China, donde no existe la justicia organizada, son países que no deben tener crédito público; y sin embargo lo tienen.

Dijo S. Sa. que las garantías por parte del Estado solo se usaban en América que eran completamente innecesarias, que bastaba que estén las autoridades constituidas, la justicia organizada para que tengamos crédito en la extensión que necesita la nación. Basta solamente plantear esta teoría para que el

Senado se forme juicio cabal de ella y pueda apreciarla.

A este respecto hizo S. Sa. algunas referencias sobre los antecedentes de la negociación financiera llevada á cabo con buen juicio por el Gobierno del Perú con los tenedores de bonos, hizo después inculpaciones sobre el no cumplimiento de ese contrato, pero en esto no toca en nada al Gobierno actual, y creo algo más, creo que S. Sa. tiene alguna parte en esa responsabilidad, porque hace muchos años que ocupó una curul en este recinto, por cierto con mucho brillo, y ha tenido ocasión de llamar á los distintos Ministros y preguntarles por qué no se arreglaban con la Peruvian; y también ha tenido ocasión de formular proyectos autorizando al Gobierno para hacer los arreglos correspondientes. Esas inculpaciones, pues, no le tocan absolutamente al Gobierno.

En seguida entró S. Sa. al examen detenido del proyecto en debate sosteniendo que el Gobierno no tiene otro propósito con su presentación que ejecutar un ferrocarril insignificante y sin valor de la Oroya á Huancayo. Voy á contestar á S. Sa. leyendo los términos de la nota con que se ha remitido ese proyecto. [Leyó].

¿Es esto, como sostengo presentar un plan definitivo de ferrocarriles, poniendo en primer lugar el ferrocarril al oriente? O es únicamente, como afirma S. Sa., un proyecto para hacer un ferrocarril insignificante á una capital de provincia?

El Senado en su buen juicio apreciará quién sostiene la verdad.

Ha dicho el señor Capelo que el ferrocarril al oriente es una necesidad inaplazable y de integridad territorial, palabras también textuales del oficio de remisión que acabo de leer.

Que ese ferrocarril, ha dicho S. Sa., está bien estudiado; que se encuentra estudiado desde el año 64, porque ese año entró el almirante Tucker á uno de esos ríos; que está estudiado porque S. Sa. dirigió un camino de herradura que fué cubriendo por todas las quebradas hasta que llegó á un punto nave-



gable en cierta época del año y por ciertas embarcaciones.

Su Señoría nos decía enantes, refiriéndose al modo de construir el ferrocarril de la Siberia, que el Zar de Rusia tomó un mapa, una regla y un lápiz, trazó una línea y ordenó que ese fuera el ferrocarril. Yo, Excmo. señor, renuncio á la vara mágica del Zar y le aseguro á SSA. que mientras esté en los concejos del Gobierno, éste no procederá aplicando una regla arbitraria sin hacer los estudios técnicos necesarios.

Cuando se trata, Excmo. señor, de caminos al oriente el H. señor Capelo pierde su serenidad porque ve perseguidores por todas partes. El Gobierno actual no tiene prevenciones para las obras que ha desarrollado SSA., el Gobierno actual someterá el examen del señor Capelo, junto con otras personas, los resultados de los estudios que se hagan; pero el Senado no puede seguir el camino á que lo quiere conducir el señor Capelo y constituirse en cuerpo técnico de ingenieros y declarar que el Pichis ó el Pachitea sea el mejor río navegable; eso no lo puede hacer el Senado aunque se lo pida en frases tan brillantes el H. señor Capelo.

Si Puerto Victoria es el punto más cercano de la costa del Pacífico, en hora buena; si el Pichis es el mejor río navegable, tanto mejor; pero á ese resultado es necesario llegar con criterio científico, por mucho que hoy lo desprecie SSA. apesar de ser hombre profesional, pues según SSA. ya no se necesitan ingenieros y sería mejor cerrar esas escuelas de ingenieros que para nada sirven.

No, Excmo. señor, el problema de la navegación al oriente no está resuelto; al lado de la vía del Pachitea existe la del Perené que tiene muchos atractivos y aún á los que no somos ingenieros nos atrae el hecho de seguir esa vía una quebrada de suave gradiente en terreno de composición bastante firme. Se ha dicho que las cascadas del Perené no es un término de navegación; perfectamente; que se estudie, el teodolito del ingeniero presidente de la Sociedad Geográfica no pasó de las cascadas del

Perené; el ferrocarril para trasmontar la cordillera, que creo es la de San Carlos, y buscar un afluente izquierdo del Ucayali debe estudiarse, lo mismo que la navegación del río Tambo; todavía hay más vías, he visto un artículo señalando una nueva vía, que creo es apoyada por ingenieros norteamericanos, la cual llegando á Huánuco, toma el Huallaga, sube la quebrada de Tulumaya, cruza una cordillera y baja á la margen izquierda del Ucayali, por la quebrada de Aguaybía, aguas abajo de la boca del Pachitea.

Esta es otra línea que hay que estudiar.

Esto en cuanto á las vías, vamos á tratar la cuestión de puertos. El señor Capelo dice en el dictamen de minoría que en doce meses ha habido flotación constante en Puerto Bermúdez, y presenta una lista de arribos de embarcaciones, desde luego incompleta, porque en la lista se prueba que ha habido agua el 12 de enero el 8 ó el 10 de setiembre, por ejemplo, etc.; pero esto no llena las condiciones que debe reunir un puerto; necesitamos saber que desde el 1.º de enero hasta el 31 de diciembre hay agua no para la flotación sino para la navegación, y de un modo preciso SSA. no fija en el cuerpo de su dictamen que hay agua para embarcaciones que calan 3 pies, y yo sostengo que no hay en todo el año 3 pies de agua en Puerto Bermúdez y yo emplazo á SSA. á que demuestre lo contrario.

No existe, pues, hecho, estudio alguno, con criterio, de ferrocarril, no existe estudio ninguno hecho para determinar el punto terminal del ferrocarril futuro, para señalar el puerto, todos estos estudios hay que hacerlos y el Gobierno desea que mientras estos estudios se hacen, y que considero no podrán hacerse en menos de 18 meses, mientras tanto puede hacerse el ramal de la Oroya á Huancayo que implica una orientación de porvenir y determina un punto de desarrollo para futuras obras públicas.

Yo no admito tampoco las ideas del señor Capelo sobre ferrocarriles.



Tiene SSA. sobre esto ideas concretas y dice: "El Estado sólo puede hacer ferrocarriles políticos ó militares; los demás los hacen los particulares y dice: allí está el ferrocarril del Cerro de Pasco. Yo tengo, al respecto, criterio completamente distinto; yo creo que el Estado debe hacer todos los ferrocarriles que pueda, en primer lugar los más urgentes de carácter político, de carácter militar, pero además de eso los ferrocarriles comerciales y en la alternativa que presenta SSA. de hacer caminos ó construir ferrocarriles yo me inclino por los ferrocarriles.

En ninguna parte del mundo esas grandes líneas que transforman el modo de ser de una nación, en ninguna parte se han hecho por empresas particulares porque les han faltado las fuerzas.

Los que están construyendo el ferrocarril al Cerro de Pasco, ¿por qué lo hacen? Porque allí hay depósitos minerales de importancia cuantiosa; ponga SSA. un depósito mineral de esa importancia en cada departamento y entonces serán las empresas las que construyan líneas para explotarlos.

Pero por valiosa que sea la riqueza del Cerro es casi cierto que estos mismos capitalistas que han llevado el ferrocarril al Cerro de Pasco no hubieran construido esa sección si antes no hubiese estado concluida la del Cállao á la Oroya.

Decía SSA. que el Gobierno debía hacer ferrocarriles únicamente políticos y nacionales. ¿y el ferrocarril al sur no es militar, no es política? El ferrocarril del sur además de ser ferrocarril militar y político es un ferrocarril social, es un ferrocarril interciional, es un ferrocarril central, transformará por completo nuestro país.

¿Qué presenta SSA. en cambio de este plan del Gobierno? Su gran proyecto de viabilidad departamental. Vino aquí SSA. una tarde con espíritu más alegre por cierto que el que manifestó en la tarde de ayer, se puso de pie y distribuyó á sus compañeros de Cámara 3,000 libras á cada uno para desarrollar su plan de viabilidad departamental.

Con 3,000 libras iba á solucionar

las cuestiones sociales y políticas del Perú. Estas vías departamentales debían llenar las siguientes condiciones: [leyó].

Caminos en nuestro terreno de suave pendiente y de calzada á propósito para que puedan traficar por ellos automóviles como lo dice en la parte final de su dictamen. [Leyó].

Los Representantes tuvieron una gratísima sorpresa, agradecieron la iniciativa del señor Capelo, y yo si hubiera sido Senador también le hubiera agradecido en nombre de mi departamento, pero el señor Capelo les habría hecho un presente griego, según propias expresiones.

Con £ 3000 al año cada Departamento, saben los señores senadores cuantos kilómetros de camino de pendiente suave y de calzada á propósito para automóviles se pueden construir? ¡Ni siquiera un kilómetro! 800 metros ¿y con 800 metros al año habría obtenido SSA. los resultados maravillosos que se prometía.

Con estos caminos, decía SSA. [leyó].

¿Con estos 800 metros se iba á elevar el precio de la propiedad rústica y urbana? ¿iban á venir los torrentes de riqueza que anuncia su señoría?

Pero, señores, todavía tiene la imaginación del señor Capelo recursos suficientes para darle electos internacionales á estos caminos y dice: [leyó].

Para que de un modo gráfico los señores Senadores puedan apreciar la entidad del obsequio que les hacía el señor Capelo, voy á suponer que en el Departamento de Ayacucho se pusiera en práctica su proyecto de viabilidad. Aunque no determina á cargo de quien ha de correr el camino, supongo que sea, no al del Prefecto porque SSA. es enemigo de las autoridades ó la Junta Departamental seguramente, supongámos que ésta, por ejemplo, acordase que se hiciera la vía hacia Huancayo y supongamos que en vez de los 800 metros se construya un kilómetro por año, pues bien, el camino para automóviles, de Ayacucho á Huancayo tardaría en construir 139 años, la Junta Depar-



tamental de Ayacucho busca su salida por Ica, si el camino por la vía de Ica que dista 60 leguas la construcción del camino duraría 300 años y si se tomase la línea del Cuzco 450 años.

Tal es el plan de viabilidad del señor Capelo, esta es la fórmula de ingeniería, éste el recurso político, el recurso sociológico, que presenta el H. señor Capelo, en cambio del proyecto practicable—que ha formulado el Gobierno para hacer un ferrocarril—que una el Centro y el Sur del Perú.

Diré unas cuantas palabras más sobre el detalle de la ley de que se ocupa S.Sa.

Cláusula afectando una renta.

El espíritu que ha tenido el Gobierno para afectar una renta ha sido constituir la efectividad de la garantía; porque realmente si la administración de la renta de los tabacos está en manos de la compañía que hoy la tiene ó de la que pueda explotar el estanco, y si hay una ley que dice: al fin de cada mes esa compañía entregará al banquero tal ó cual la suma correspondiente á la mensualidad; ¿constituye ó nó una garantía eficaz?

Esto es vergonzoso, dice S.Sa.: nó, lo vergonzoso no es dar garantías, lo vergonzoso es faltar á ellas. Yo suplico á los señores Senadores que discutan esta cláusula según las indicaciones que he tenido el honor hacer, y que establezcan una garantía práctica, efectiva, para garantizar la ley; porque la garantía á más de tener efecto á favor de los acreedores, llena el efecto á favor del regimen interno fiscal del país, de manera que en ninguna forma, en ninguna época, ningún poder del Estado pueda disponer de esa garantía, sin la cual todo el proyecto viene al suelo.

El H. señor Capelo concluyó combatiendo la idea de los bonos y diciendo que con estos bonos iba á suceder lo que con los bonos del ferrocarril de Trujillo. Yo no sé por qué se inspira S.Sa. en ciertos ejemplos á cada rato, porque ejemplos buenos y malos hay para todo en este mundo.

Los bonos son necesarios, es una de las muchas formas que los Gobiernos han creído conveniente pre-

sentar, pero las leyes que se han dado aquí son leyes colocadas dentro de un marco del cual el Gobierno no puede salir. Ahora mismo una de las conclusiones del dictamen del H. señor Capelo es que se diga: el Gobierno garantiza el 6% sobre el capital que se invierta en un ferrocarril de la Oroya á un punto navegable del Ucayali. Pues a pesar de esto puede que no se haga la obra, si no hay quien quiera hacerla con el aliciente de ese 6% allí tiene su S.Sa. la ley de garantía de interés para el ferrocarril á Moquegua, y el ferrocarril no se ha hecho. Y si conoce su señoría los inconvenientes del sistema, ¿de esta manera cree que se va á realizar la gran obra nacional de unir la región fluvial con Lima?

Este sistema de bonos se ha empleado en muchos países del mundo, en muchos países que no trepidan en dedicar diez ó más por ciento de las rentas públicas al capital que se invierta en ferrocarriles; este sistema se usa constantemente. En Méjico, donde con las garantías del Estado se han concluido 9,027 millas de ferrocarril, se ha empleado en algunos casos el sistema de bonos; este sistema ha dado á la República Argentina en algunas de las 10,595 milas de ferrocarril del Estado. En el Brasil 8,750 millas de ferrocarriles, militares, políticos y también industriales, comerciales, agronómicos y sociales, construidos por el Estado ó con su garantía.

El Gobierno espera, Excmo. señor, que el H. Senado se inspire en esta discusión, en los ideales que lo inspira y no en el criterio tan opuesto que ha desarrollado el H. señor Capelo. He dicho.

El señor Capelo.—Excmo. señor: Ya esperaba yo el desdén olímpico con que el señor Ministro de Relaciones Exteriores y Presidente del Consejo de Ministros se ha ocupado de mis pobres opiniones, de mi pobre ilustración y del criterio de este Senado que aprobó unánimemente aquel triste proyecto de viabilidad de la República. Yo disculpo perfectamente en el señor Ministro este procedimiento; es bastante joven para proceder así, se siente muy poderoso, se cree dueño del



Congreso; imposible, necio sería intentar oponerse á su omnimoda voluntad.

Yo no he hablado ayer con el propósito de cruzar el plan del señor Ministro, yo he dicho terminantemente: vengo aquí á dejar constancia de la verdad, vengo aquí á hablar, porque es mi deber hablar, vengo á establecer la doctrina que á mi juicio es verdadera, porque ese es mi deber; no vengo á luchar porque aquí lucha uno contra cien; no vengo á combatir con una persona tan altamente colocada y tan poderosa.

El señor Ministro, con todo, permítame decírselo, ha sido poco generoso. Cuando se mira de tan arriba á tan abajo se tiene un poco más de generosidad, se estudia con más atención los argumentos del contrario y permítaseme la palabra, se tiene un poco de más lealtad.

Yo he dicho que el crédito de la Nación se funda en hacer conocer que hay libertad, cultura y justicia, esto es lo que constituye el crédito en las naciones.

El Sr. ministro arguye á mis razonamientos en favor de la necesidad de cultura, libertad y justicia, como condición del crédito nacional llamando esta teoría singular y señalando la China como ejemplo en contrario: donde dice no hay esas condiciones, y sin embargo hay crédito. Yo digo hay crédito de cosa no de Nación; ese crédito lo tienen las cosas siempre por el valor que tienen como cosas y las naciones también en cuanto son asimilables á las cosas, por la presión que sobre ellas se puede ejercer; tal crédito no lo quiero yo para el Perú.

Ese crédito no existe siempre; por una libra cualquiera abre el crédito de su valor, una prenda valiosa también tiene crédito pero las personas nó. Para que las personas tengan crédito es necesario aparejar tres condiciones ineludibles: capacidad para manejar dinero, buen concepto de honorabilidad y posesión efectiva de valores; sin esas tres cosas las personas no tienen crédito, pero un objeto sí lo tiene. Una libra esterlina tiene crédito, y aun teniéndola, un hombre puede no gozar de crédito, porque

sino tiene honorabilidad no tiene crédito; y si le falta la capacidad tampoco lo tiene, porque se dice es buena persona, pero nadie le da un centavo para manejarlo. No vacilo en afirmar que estas condiciones son esencialísimas, que sin ellas no hay crédito posible. Por eso cité el ejemplo de la China, para que no se olvidara que la China jugaba papel de cosa; también dije cómo Venezuela tenía crédito, porque ya se sabe que se tomó un buque de guerra y se le ultraja y se le humilla. Ese crédito maldito no lo quiero para mi país y ese es el crédito que da el tabaco.

Si el Gobierno no inspira los respetos y la confianza que trae el crédito, estas condiciones no son más respetables, porque diga el mismo Gobierno, la compañía de tabacos pagará, nó. Por ventura una compañía establecida en un país ¿podrá hacer algo contrario á los deseos del Gobierno? ¿se cree que si la compañía quiere entregar los bonos y el Gobierno no lo quiere los entregará? no los entregará.

Los billetes de banco también se decía que se pagarían á la par; sin embargo el Gobierno dijo un día no se pagarán, y no se pagaron, y nadie reclamó y así desapareció inmensa fortuna en billetes.

Ayer no más se celebró el contrato Grace; en él se estableció lo mismo, que se pagaría con unos bonos cobrables en las Aduanas, 80,000 libras anuales, ¿cuánto se ha pagado, cuál es ese crédito entonces, de qué se habla?

Ayer también se estableció una contribución sacratísima, la de la Sal, dedicada exclusivamente al rescate de Tacna y Arica; esos dineros nadie á debido tocarlos, han debido estar depositados en un banco, si ese millón hubiera existido en depósito nos hubiera evitado muchas vergüenzas; pues bien, Excmo. señor, hubo un señor Ministro que creyó que era mejor emplearlo en comprar fierros viejos y emplear el resto en pagar á empleados públicos, y de ese depósito sagrado no quedó un centavo, ni el país sabe siquiera adónde existe, ¿y se habla todavía de crédito, es posible que se pueda hablar de crédito, cuando se está debiendo tres



trimestres de la deuda interna?

Sin embargo, el señor Ministro nos dice que hoy se cotiza al once por ciento, alguien dice por lo bajo que está más alta porque tiene tres cupones adentro, porque sumando los tres cupones vale más.

Si el Gobierno dejó de pagar el trimestre, cometió la falta más grave que se puede cometer, el deber más grande es honrar la firma del Estado; ante ese deber nada valen los demás, ni los sueldos de los empleados, ni nada; en Europa se hace todo género de sacrificios para cumplir con la deuda interna: por eso en Francia se gastan millones y millones, se levantan los capitales que se quieren con cargo á la deuda interna y se suscribe cinco y diez veces el valor de los empréstitos; porque se sabe que el Estado hará todo antes que dejar de pagar la deuda interna; y sin embargo, en el Perú el señor Ministro nos dice que está mejor la deuda, porque no se paga; pues entonces no paguemos el cuarto trimestre, para ver hasta donde sube la deuda interna.

Lo cierto del caso es, Excmo. señor, que el Perú es incorregible, porque la verdad, esa luz infinita que yo busco no ha penetrado en los cerebros de los hombres dirigentes; porque no ha llegado el caso de que los hombres públicos se convenzan de que su primer deber es honrar la firma del Estado, esa es la verdad.

Yo no quiero para el Perú ese crédito de la prenda pretoria; porque ese es el crédito de las cosas y no el de las naciones; yo quiero para el Perú el único crédito posible, el crédito que honra; nada significa que se haya puesto la garantía del tabaco, puesto que no la ha de cumplir; se puso también la garantía de las aduanas para cancelar la deuda externa y tampoco se cumplió; un país así no puede hablar de crédito, porque hasta en lo más sagrado falta á pesar de la garantía; faltó ayer á la ley dada para el rescate de Tacna y Arica. ¿Puede haber crédito así, Excmo. señor? Nó; el crédito no lo tenemos.

El señor Ministro dice que yo he establecido una novísima teoría de derecho constitucional; la teoría de

la responsabilidad hereditaria de los Ministros. Siento mucho que el H. señor Ministro haya tomado de esa manera la teoría que yo expuse, á mí me bastaría pedir el "Diario de los Debates", donde estarán mis palabras tomadas por el taquígrafo, y puedo afirmar al señor Ministro que yo no dije eso, lo que dije fué que cuando un Ministro de Hacienda deja de pagar, todos los Ministros de Hacienda han dejado de pagar, porque quien ha dejado de pagar no es don fulano de tal, sino el representante del Gobierno en tal ramo, y ese es impersonal, de modo que, si un Ministro deja de pagar, todos los Ministros de Hacienda han dejado de pagar; y este no es sólo mi criterio, es el criterio del mundo entero; no existiría en Europa un Ministro que se atreviera á no pagar, no digo eso, ni siquiera en su cerebro germina la idea de no pagar; tuvo su tiempo la Europa análogo al nuestro: hubo un tiempo en que también allí se faltaba al servicio de la deuda interna; pero eso fué en otros siglos y también entonces el crédito de esas naciones sufrió, hasta que se convencieron sus dirigentes y todos, que no hay más que una sola manera de conservar el crédito: honrar la firma del Estado.

La prueba es que para juzgar del crédito de un país no se espera que el Ministro que ha faltado deje el Ministerio para que la nación recupere su crédito; nadie dice que se vaya éste, que otro vendrá, que sea mejor pagador, nó; en todas partes se dice simplemente en esos casos: en tal nación no se paga la deuda interna.

Toma el H. señor Ministro con burla insólita otra teoría que llama nueva y que dice he fundado yo; la teoría del crédito de las naciones fundada en el grado de libertad de que gozan los ciudadanos, y en la eficacia de la justicia distributiva de las naciones; dueño es el señor Ministro de burlarse de ésta ó de cualquiera otra teoría, no tengo por que quitar de su cerebro esa idea; pero sí, debo repetir, que esa mi teoría no es tampoco una novedad, porque es lo cierto que el grado de civilización de un país es lo que dá la medida de su crédito en



el extranjero y en el interior y la civilización de un pueblo se reduce á eso: justicia distributiva en las sociedades, libertad en los ciudadanos y cultura en general. Son esas condiciones esenciales para el crédito. En los países donde se apresa á un individuo por sólo haber denunciado un crimen, donde las leyes están escritas y no cumplidas, no puede ser civilizado en el concepto de los extranjeros que viven en su seno; estas cosas tienen que dejar en ellos una impresión triste, y la idea de que ese país no puede tener crédito, porque no tiene potencia productiva ni justicia, porque ese país es semiesclavo; allí donde el civismo de los ciudadanos es grande; donde el sentimiento de la libertad no está completo; donde se asesina á un hombre y la sociedad no se levanta para pedir el castigo del delincuente; allí no hay ciudadanos, hay semiciudadanos y su potencia de producción es semipotencia de producción; y por consiguiente el crédito está en relación con ese Estado.

Cuál es el esfuerzo que hacen los tratadistas de un país bien gobernado para hacer la ventura de su patria: aumentar la potencia de producción por medio de los institutos, mejorar el poder judicial aumentando el número de jueces y mejorando su retribución, y darle á los ciudadanos el mayor grado de libertad posible; de eso se ocupan los estadistas, porque ellos saben que ese es el poder de las naciones; porque no es una cosa valadí el servicio del ramo de justicia y el servicio del ramo político; es mucho saber que en un país nadie puede atentar sin mandato de juez competente contra la libertad de un ciudadano; en el Perú reza ese principio en su carta fundamental, pero no se cumple jamás, y eso no dá crédito.

Por último, con sarcástica contestación el H. señor Ministro ocupándose de esos mis pobres caminos, de ese mi pobre sistema de viabilidad de que se ha burlado tanto, dice que con treinta mil soles apenas se pueden hacer ochocientos metros de camino llano, y de este dato falso concluye que cualquier

camino necesitaría más de cien años para ello.

Sería curioso conocer al ingeniero que tales datos ha proporcionado al señor Ministro. Los honorables representantes aquí presentes, muy pocos son ingenieros y, sin embargo, todos saben muy bien por propia experiencia lo que cuesta un camino bueno de suave pendiente, y á ese criterio me refiero para afirmar en respuesta al señor Ministro que con treinta mil soles se hacen cómodamente quince kilómetros de buen camino, y allí están los muchos caminos hechos en esa proporción. Con sesenta mil libras al año, se puede, pues, asegurar al país, una adquisición de *ciento cincuenta* kilómetros efectivos de camino. No es, pues, ilusorio aquel plan de viabilidad que el Senado aprobó por unanimidad y cuya proposición lleva la mía entre las varias firmas que lo autorizan.

Después el señor Ministro se ocupa de mis cargos sobre el asunto del contrato con La Peruvian, y me hace cargo por no haber iniciado moción al respecto como encuentra ser de mi deber en el cargo de representante.

El señor Ministro me dice que por qué no lo he perseguido en las Cámaras, ese es un grado más de la burla. Yo no tengo obligación, como representante, de ocuparme de todas las cosas. Como representante no tengo por qué ocuparme de que se le pague ó nó á la "Peruvian", ni me ocupo de asunto alguno particular, porque eso forma condición esencial de mi carácter; me ocupo sólo de asuntos generales, porque nunca he sentido en mi alma ese aguijón de la envidia ó de la insidia que pueda establecer entre mi y otra persona motivos de odio ó prevención, no odio á nadie felizmente y por eso no necesito de ocuparme de asuntos personales.

Si he hecho las citas á que se ha referido S.Sa. ha sido para hacer ver que el Perú está muy lejos de merecer ese crédito que tienen las naciones que cumplen con sus deberes.

En cuanto á mis proyectos, sé muy bien el camino que se emplea contra ellos, cuando no se les obstruye aquí se les obstruye allá; y



dice el señor Ministro que yo sueño con ver enemigos por todas partes; no sueño con ver enemigos de mi persona, pues soy bien poca cosa para tenerlos; pero en las ideas sí, y son esos enemigos tan hábiles que se han apoderado del cerebro del señor Ministro y lo han hecho suyo; por eso lo hemos oído decir que el ferrocarril al Oriente no está estudiado, que hay que estudiar el de Tambo y otros.

Ese es el mismo argumento que enantes hice sentir: no se ataca un proyecto ó una idea de frente, sino diciendo: eso es bueno pero esto es mejor.

El señor Ministro nos dice que el Tambo no ha sido estudiado; y sin embargo, esos estudios le han costado á la nación un millón de soles; y se dice que no está estudiado. Con ese sistema no hay nada estudiado, porque así como se niegan las condiciones de los estudios del Tambo, mañana se negará cualquier otro estudio que se haga.

No debo ocuparme más de este asunto, y mi objeto ha sido solamente ocuparme del motivo de mis palabras y del modo cómo han sido estudiadas por SSA.

El señor Ministro—Excmo. señor: He pedido la palabra sólo para manifestar á la H. Cámara y especialmente al H. señor Capelo el sentimiento que he experimentado al ver que mis palabras hayan podido tomarse en sentido desagradable á la dignidad del H. señor Capelo que es una persona que me merece la más profunda consideración, no solamente ahora en que por razón del puesto que ocupó he tenido ocasión de tratarlo y apreciar sus cualidades, sino desde antes, y tan es así que puedo asegurarle á SSA. que el Gobierno lo oirá, junto con otras personas, para discutir estos asuntos en los cuales tiene SSA. tanta autoridad.

No terminaré sin decir algunas palabras respecto al cargo de carácter personal que me ha hecho el señor Capelo; debo advertir á SSA. que deseche toda idea de que yo sea el reflejo de otras personas que le inspiren á él más ó menos sospechas; yo no tengo coadjutor.

El señor Pacheco Castillo.—Excelentísimo señor: Aunque no tengo

las cualidades necesarias para levantar la voz en este respetable centro, sin embargo, quiero cumplir mi deber de representante manifestando mi opinión, como fundamento de mi voto.

Reconozco como el que más, Excelentísimo señor, los pensamientos eminentemente progresistas y patrióticos del actual Jefe del Estado, así como del señor Ministro que me escucha, pensamientos que se traducen perfectamente en el proyecto en discusión, pues una vez realizado ese proyecto, él constituirá una defensa nacional y también será el medio más eficaz para la explotación de las riquezas de nuestra región oriental, riquezas que forman la ambición constante de las naciones vecinas y especialmente de nuestras vecinas del sur.

Yo creo, Excmo. señor, que es indiscutible la necesidad de que se de preferencia á una línea ferroviaria que ponga en comunicación rápida la capital de la república con las márgenes del Ucayali, esto es de absoluta necesidad y no se puede discutir, porque, como ya han manifestado otros honorables representantes, con más lucidez que yo, es una necesidad política y de integridad nacional y, por consiguiente, estoy porque esa línea sea la primera en construirse.

Más aún, Excmo. señor, como representante del Cuzco, creo necesario hacer algunas reflexiones respecto á la necesidad inmediata de extender á la brevedad posible la línea de Sicuaní al Cuzco, inmediatamente después de la del Ucayali, con preferencia á cualquier otra. Esa línea se impone por muchas razones.

De Sicuaní al Cuzco sólo hay 140 kilómetros, cuya prolongación representan muy poca cantidad de dinero para el Erario; esa línea ya ha sido pagada por el Estado, ya tiene comprado el terreno y trazado el terraplén y sólo falta tender los rieles para que pueda pasar la locomotora.

El departamento del Cuzco comprende los valles de la Convención, Lares, Paucartambo y Marcapata y en esas secciones extensas y riquísimas se cultiva la coca, el café y el cacao; en esas riquísimas mon-



tañas se encuentran las maderas más importantes y preciosas; ahí se encuentran minas de oro, plata y otros metales; en las provincias de Quispicanchi, Anta, Paruro, Canchis y otras más, se producen cereales de primera necesidad. Ahí se produce trigo tan bueno y excelente como el de Chile, se produce maíz y otros artículos más que podían circular en los departamentos vecinos beneficiando aquellos lugares.

Por otra parte, los productos de la costa tan apetecidos en la sierra, podrán ser trasportados, haciendo así más fácil el movimiento económico y aumentando la riqueza de aquella región; mas hoy todas las producciones del Cuzco tienen que permanecer estacionarias, sin movimiento ni circulación por falta de medios de transporte.

Es cierto Excmo. señor, que actualmente tenemos una carretera en aquella vía; pero ella no corresponde á la producción abundante, no satisface la urgente necesidad del movimiento comercial, en primer lugar porque aquella carretera no se abastece para el carguío de las producciones de esos ricos valles y en segundo lugar ella está entregada al monopolio de una empresa particular, quien impone á su capricho las tarifas de fletes, estancando así la exportación, por cuya razón esas producciones tienen que permanecer almacenadas, trayendo como consecuencia el decaimiento en los productores y la pobreza del departamento.

El departamento del Cuzco merece también especial preferencia por la razón de que siempre ha sufrido con heroica paciencia las contribuciones y los impuestos; la contribución personal que no ha sido recaudada por resistencias populares en muchos departamentos, ha sido exactamente pagada en el Cuzco, aumentando de este modo los fondos fiscales; el impuesto á la sal que se ha hecho odioso y creando resistencias graves en muchos pueblos de la República, en el Cuzco se va pagando con tranquilidad; y si pues este departamento ha contribuido siempre á aumentar las rentas fiscales, creo que es muy justo que sea atendido de preferen-

cia en la prolongación de la línea de Siuaní al Cuzco, así lo ha conceptualizado la Comisión de Obras Públicas en su dictamen de mayoría por eso acepto su dictamen, y con estas pocas razones fundo mi voto.

El señor Castro.— Excmo. señor: Con el mismo derecho y con el mismo propósito que abriga el señor Senador que acaba de hacer uso de la palabra en beneficio del Cuzco, á mi vez debo manifestar la conveniencia de que se prolongue el ferrocarril de la Oroya hacia Huancayo. Aspiración muy justificada y de verdadera conveniencia nacional es la que ejercitamos los representantes del Centro al pedir que se lleve á cabo esa línea de la Oroya á Huancayo y que beneficiara á los departamentos de Huancavelica y Ayacucho, pues estos departamentos necesitan urgentemente que se les abra vías fáciles y de rápida comunicación como único medio de sostener siquiera su vida anémica.

El departamento de Huancavelica es, á no dudarlo, uno de los más ricos en la industria minera y de grandioso porvenir y que ofrece más espectativas para su desarrollo y futuro engrandecimiento por la riqueza de su suelo; y sin embargo, el departamento de Huancavelica emporio de opulencia tan floreciente en tiempo del coloniaje, triste es decirlo, marcha á pasos agigantados á su ruina y disolución desde que cesó el laboreo de sus proverbiales minas de Cinabrio por efecto de la importación y competencia del azogue de California.

En pocas partes tal vez existen sobreabundantes veneros de riqueza como los que se encuentran en esa privilegiada porción de tierra peruana, pues que en todas sus provincias abundan á cada paso minerales de todo orden.

Hay, pues, que comunicar nueva vida, nuevos alientos é impulsos; hay que restaurar esas industrias desfallecientes, evitando la muerte de esos pueblos dignos de un porvenir venturoso.

Por estas consideraciones, Excmo. señor, estoy porque en la construcción de los ferrocarriles



propuestos por el Gobierno se dé preferencia á la línea de Oroya á Huancayo.

El señor Irigoyen.— Excmo. señor: Creo que no hay ningún peruano que desconozca la extraordinaria y excepcional importancia que tiene la construcción de un ferrocarril de la costa y principalmente de esta capital á uno de los principales ríos navegables del Oriente del Perú. Este es un punto sobre el cual no se puede discutir.

Altas conveniencias comerciales, industriales y políticas, de todo orden, en general, hacen urgentísima la realización de tan importante obra y estoy por consiguiente de acuerdo con el señor Ministro de Gobierno y con los honorables señores de las comisiones informantes, por su inmediata y preferente construcción.

Pero, Excmo. señor, la construcción del ferrocarril de la Oroya á Jauja y Huancayo es también de absoluta necesidad y de gran conveniencia nacional.

El departamento de Junín es riquísimo, sobre todo en ganadería y minerales y la comunicación rápida con él nos traerá muchos valiosos productos, y muchas riquezas que activarán el comercio y hasta abaratarían la vida de los habitantes de esta capital.

Además, es el principio ó comienzo del ferrocarril que con el trascurso del tiempo debe llevarse al Cuzco y que es igualmente de altísima importancia; pues, unida con él la capital de la República y con Arequipa y Mollendo, tendríamos una gran arteria de comunicación que aumentaría considerablemente nuestro poder militar en tierra, lo que es urgente realizar, sobre todo desde que no lo tenemos hoy en el mar, ni podremos tenerlo en largo tiempo más.

En la brillante discusión habida en esta H. Cámara con relación al proyecto del Ejecutivo, no hay más diferencia sino que el Supremo Gobierno propone que debe dársele preferencia al ferrocarril de la Oroya á Huancayo y algunos honorables senadores á la construcción del ferrocarril que una á la capital

con uno de los ríos navegables del Oriente.

Y creo que todo podría conciliarse perfecta y fácilmente.

Efectivamente, Excmo. señor, el ferrocarril de Oriente no puede realizarse inmediatamente, porque, según ha manifestado el señor Presidente del Consejo de Ministros, los estudios no están hechos todavía y requerirán mucho tiempo, quizás dieciocho meses, como S.Sa. lo ha indicado ó algo más.

Se necesita al mismo tiempo, el presupuesto que no se conoce, que en el proyecto de la comisión está basado en 5,000 libras el kilómetro; pero que según tengo entendido, hay largas distancias donde no bastaría la expresada suma; en cuyo caso, los quince y medio millones que se cree basten para la construcción del ferrocarril serían insuficientes.

Todo esto requiere, pues, largos estudios y mucho tiempo. Entre tanto, bien podría comenzarse la construcción del ferrocarril á Huancayo, y para realizarlo, he dicho, hay un medio que todo lo conciliaría y paso á indicarlo.

En el proyecto del Gobierno se fija la cantidad de 100,000 libras para atender á la construcción del expresado ferrocarril, de la Oroya á Jauja y Huancayo, cuya extensión es de 240 kilómetros y está avaluado su costo en cuatrocientas veinte mil libras; suma que considero excesiva, como lo cree también el señor Presidente del Consejo de Ministros. Yo conozco ambas provincias; las he recorrido varias veces y puedo apreciar que el camino de Jauja á Huancayo, sobre todo, será de poco costo, pues es camino carretero y por donde se transita hasta en coche. La parte difícil y algo costosa será la sección de la Oroya á Jauja. Pues bien, como durante año y medio, por lo menos, no podrá hacerse respecto del ferrocarril Oriental sino estudios, trazos de línea y presupuestos, podría aprovecharse este tiempo en las otras obras públicas, patrióticamente proyectadas por el Gobierno, como el ferrocarril á Jauja y Huancayo, tan fácil de realizarse y de pequeño relativo costo.



Ahora bien, la manera de allanar las dificultades que presentan algunos HH. señores y de conciliarlo todo, sería, en mi concepto, tomar de las 100,000 libras propuestas por el Gobierno para los tres indicados ferrocarriles, la cantidad suficiente para realizar el de Huancayo, independientemente de los otros. Suponiendo que este ferrocarril importe, como se dice 400,000 libras, el servicio de 6 por ciento de interés y 2 por ciento de amortización ó sea un 8 por ciento, ascendería á 32,000 libras; más el capital de 400,000 libras es excesivo, por lo que un servicio de 30,000 libras sería suficiente.

Para el ferrocarril Oriental quedarían según esto, 70,000 libras en el primer año, en que no había trabajo; más en los sucesivos, y según lo ha indicado el señor Presidente del Consejo de Ministros, dicha cantidad irá aumentando año por año en 50,000 libras; y así en 1905, en que quizás podrían comenzar los trabajos, ya la línea del Oriente podría contar no sólo con las 100,000 libras del proyecto, sino con 120,000 libras; y con 170,000 libras en 1906 y 220,000 libras en 1907.

Casi no sufriría, pues, perjuicio alguno la línea del ferrocarril al Oriente, separando de las 100,000 libras las 30,000 que se necesitan para asegurar el servicio de interés y amortización de la cantidad necesaria para el ferrocarril á Huancayo.

Me permito insinuar esta idea al señor Ministro de Relaciones Exteriores y á los señores de las Comisiones de Hacienda y Obras Públicas, para ver si se dignan aceptarla; pues de la manera indicada quedarían conciliados los intereses encontrados y satisfechas las aspiraciones de los que deseamos se haga el ferrocarril al Oriente, pero al propio tiempo el de Huancayo, como es posible realizarlo. Así quedarían satisfechas las aspiraciones de todos y bien atendidas las necesidades de la nación.

El señor Alvarez Calderón.—Cuando en la sesión de ayer pedí la palabra para manifestar en qué consistían, de un modo esencial, las modificaciones que proponía la Co-

misión de Hacienda al proyecto del Gobierno, tuve por objeto conocer la opinión que sobre ellas tenía el señor Ministro. El señor Ministro ha declarado respecto á la segunda modificación, que se refiere á la necesidad de aumentar la renta que se va á destinar á la construcción de ferrocarriles, que no solamente no tiene inconveniente en aceptarla, sino que su introducción responde á igual pensamiento del Gobierno. Supongo que la Cámara habrá oído con la misma satisfacción, que la Comisión de Hacienda, estas declaraciones del Gobierno, la que está en armonía con los anhelos de la nación que reclama para este proyecto todo el impulso enérgico, todo el vigor de realización que es necesario para que tenga buen éxito.

En este punto, pues, estamos de acuerdo con el señor Ministro y ya el señor Presidente de la Comisión declaró que no tenía inconveniente para aceptar que ese aumento, que la Comisión había propuesto indicando sólo que debía destinarse á estas obras el fondo íntegro de la renta del tabaco, se precisara en una cifra que pudiera servir de base práctica para la realización de cualquiera combinación financiera.

Respecto á la otra modificación que propuso la Comisión de Hacienda, el señor Ministro manifestó que estaba en el fondo de acuerdo también con la idea que predominaba en el dictamen, de conceder una importancia primordial á la línea que debe llevarnos á un puerto de los grandes ríos del Oriente. Indicó que, si el Gobierno había propuesto la iniciación de la obra del ferrocarril á Huancayo, era únicamente, porque no quería demorar el principio de la ejecución de estas obras, que es uno de los más vivos anhelos del Gobierno; pero que estimando que los estudios que requieren las obras de la región fluvial necesitaban un tiempo relativamente largo, consideraba que de esta manera se haría una aplicación inmediata y útil de los fondos dedicados á este objeto.

Después de las explicaciones dadas por el señor Ministro y de las ideas emitidas por los HH. repre-



sentantes, se ve que la opinión es unánime respecto de la importancia preferente de la línea de la región fluvial; las consideraciones que han emitido varios señores Senadores para que mientras se hagan los estudios de la línea al Oriente se construya una de los otros ferrocarriles que, aunque de importancia nacional responden principalmente á conveniencias regionales, se han hecho subordinando siempre esas conveniencias á la importancia primordial de la línea del Oriente.

El H. señor Irigoyen acaba de proponer algo más concreto: indica que no habría inconveniente para el fin primordial de esta ley, si se separara del fondo de ferrocarriles la cantidad necesaria para hacer el servicio de intereses del capital que se necesite para construir la línea de la Oroya á Huancayo, la que apreciada en la suma de cuatrocientas mil libras, exigiría un servicio de treinta y dos mil libras anuales. Cree el H. señor Irigoyen que esto no sería un inconveniente para la ejecución del ferrocarril á la región fluvial. A nombre de la Comisión siento decir que no accede á esa iniciativa y que sostiene, con toda la firmeza de la convicción que abriga, que lo único práctico y conveniente para los intereses nacionales es ir con ánimo resuelto á emprender de una vez la gran obra que la nación reclama como único medio de conservar la integridad de su territorio. La iniciación de otra línea que distraiga los recursos que se le destinan, ó que pueda producir la paralización de los trabajos, es á todas luces inconveniente: algunos señores representantes han manifestado la creencia de que la construcción de este ferrocarril encontrará grandes dificultades y que quizá exija el gasto de sumas muy superiores á las calculadas. ¿Es posible que con estas ideas se pretenda disminuir las escasas rentas con que la nación cuenta para abordar ese gran problema? ¿Si se teme que no alcancen los fondos dedicados á esta empresa debemos disminuirlos? Excmo. señor eso no es lógico. Lo racional es apreciar primero, si se puede acometer

esa obra, pero una vez decidida, deben hacerse todos los esfuerzos necesarios para terminarla con éxito, é ir, con ánimo resuelto, sin omitir sacrificio ni entorpecerse con otras empresas al fin primordial.

Yo creo como el H. señor Capelo que el problema del Oriente es de interés palpitante: no del futuro; es de este año de meses, quizá de días: la postergación de esta obra puede causar la pérdida del Oriente para el Perú, y cuando se plantea un problema en estos términos, no debe haber vacilaciones ni dudas. No hay sino un sólo camino para conservar la región Oriental y ese es el que debe ordenar la representación nacional.

En este asunto todos los representantes están de acuerdo y por eso la Comisión cumple el deber de declarar que no puede aceptar las modificaciones propuestas por los representantes de Junín y Cuzco, y que mantiene íntegramente las conclusiones de su dictamen.

La Comisión ha procurado encontrar una forma que pudiera abreviar el debate, que, felizmente para los intereses nacionales, se ha sostenido con verdadera elevación y patriotismo. Estoy convencido de que en el fondo de su ánimo tanto el H. señor Ministro, en representación del Gobierno, como el H. señor Capelo, no buscan sino el bien de la República, y por eso hemos propuesto al señor Ministro, al señor Capelo y á los demás miembros de las comisiones informantes una fórmula para ver si merecía su aceptación. La han aprobado y la sometemos á la consideración de la Cámara.

El Secretario leyó.

Adición al artículo 1°.

Si para la ejecución de la presente ley no logra el Gobierno realizar alguna combinación que le permita construir á la vez todos los ferrocarriles proyectados, obligándose solo al servicio los intereses del capital que en ellos se invierta, se procederá únicamente á la construcción de la línea á la región fluvial á que se refiere el inciso 2° del artículo 1°, destinando á tal objeto el rendimiento total de la renta afectada.



El señor Presidente.—Es una adición del proyecto del Gobierno.

El señor Alvarez Calderón.—Fue redactada con una sustitución al artículo primero del dictamen de la comisión; pero si es necesario puede considerarse como una adición al artículo primero del proyecto del Gobierno.

El señor Presidente.—¿Qué opina el señor Ministro?

El señor Ministro.—Excmo. señor: Como yo, en este punto, estoy de acuerdo con el dictamen en minoría de la Comisión de Obras Públicas, y abrigo la creencia de que sólo por medio de una combinación de crédito podrán realizarse las obras á que se refiere la presente ley, acepto la adición propuesta por la comisión proponiendo que se agregue sólo la palabra y *amortización* de los capitales.

El señor Rodulfo.—Creo que se cumpliría la idea del señor Ministro si en vez de decir intereses y amortización, se dijera solamente *servicio*, para no obligar al Gobierno á hacer servicio de amortización si acaso encuentra un medio más conveniente; porque puede suceder que no haya necesidad de amortización tratándose de ferrocarriles que es algo que dura mucho y que produce.

El señor Villanueva.—Yo creo que debe cambiarse el orden de los incisos de ese artículo. Para que haya lógica con la modificación que propone la Comisión de Hacienda hay necesidad de decir que primero se hará el ferrocarril al oriente.

El señor Presidente.—Ya no tendría objeto la adición; pero si S.Sa. desea que se reabra el debate puede hacerse.

El señor Villanueva.—Si por solo mi indicación hay que reabrir el debate, en hora buena.

Debe darse lectura nuevamente á la modificación propuesta por la Comisión de Hacienda.

El señor Secretario.—Leyó nuevamente la modificación propuesta por la Comisión.

El señor Villanueva.—(Continuando). Creo que el error está en que la Comisión presenta esta fórmula como adición al artículo primero del proyecto, cuando ha debido presentarla como primera

conclusión del dictamen; y siendo así, lo correcto sería desechar el artículo del proyecto y aprobar esa modificación, porque aunque la manera como está redactada dice "adición", ella modifica por completo los términos del artículo del Gobierno, y yo deseo que en la forma más clara quede acentuada la preferencia al ferrocarril que ha á perderlos.

El señor Presidente.—Yo también estaría de acuerdo con S.Sa. porque creo que sería preferible la franca resolución del artículo primero.

El señor Alvarez Calderón.—Yo reconozco que no hay toda la propiedad necesaria en la redacción de la modificación, y el origen de esa falta proviene de que la idea que se tuvo al redactarla fué que sustituyera á la primera conclusión del dictamen; pero creo indispensable que subsista en alguna forma el artículo primero del proyecto, porque él ordena la construcción de los tres ferrocarriles, y es necesario que eso se apruebe primero, para que, en seguida vaya la adición que tiene por objeto establecer orden de preferencia en la construcción. Por lo demás yo no tengo inconveniente en aceptar cualquier cambio de términos que pueda dar mayor claridad á la redacción.

El señor Capelo.—Todo se reduciría á que el señor Ministro aceptara el cambio en el orden de los incisos, y así no hay que rechazar ningún artículo;

El señor Alvarez Calderón.—Se podrían quitar los números de orden y decir: el Congreso ordena la construcción de los ferrocarriles tales, sin decir primero, segundo, ni tercero.

El señor Presidente.—Es que en el artículo el ferrocarril que se considera primero, es el que se cree más urgente.

El señor Ministro.—Si no se conserva ningún orden en las obras, resultará siempre el defecto de que las otras no se puedan hacer sino en el caso de que estuvieran terminadas las anteriores, y el punto de partida de la Comisión es que si se lleva á cabo la combinación financiera que permite realizar todas las obras, se hagan estas. Así es que considero que se podría salvar la



difficultad dejando la denominación numérica y agregando, como artículo segundo del proyecto, la modificación de la Comisión. A sí se asegura la preferencia del ferrocarril al oriente y la practicabilidad de todas las obras.

El señor Capelo.—Habría otro medio: poner el ferrocarril del oriente al último, y de ese modo la adición lo vuelve á poner en su lugar.

El señor Ministro.—Perfectamente.

El señor Orihuela.—Excmo. señor: La sustitución propuesta por la Comisión tiene por objeto establecer una transacción entre los intereses opuestos que se han manifestado respecto al orden en que deben hacerse esos ferrocarriles. Los Representantes del Cuzco hemos exigido que se diera preferencia á la construcción del ferrocarril de Sicuani al Cuzco, y como medio de no dar preferencia a ninguno, se ha redactado por los miembros de la Comisión de Hacienda esa sustitución, pero no es lo mismo hacer la enumeración de los ferrocarriles poniendo el del Cuzco en último lugar.

El señor Capelo.—Lo que yo he propuesto mejora al ferrocarril del Cuzco que pasa á segundo lugar cuando antes estaba en último.

El señor Orihuela.—Nosotros deseáramos para el ferrocarril del Cuzco el primer lugar, y no siendo el primero no podemos aceptar otra sustitución que la que propone la Comisión de Hacienda.

Se quiere dar la preferencia al ferrocarril de la Oroya á Huancayo, y la única razón que nos ha dado el señor Ministro, es que esa línea tiene por objeto unir á Lima con el Cuzco, pero nosotros le diremos que hay otro camino mejor para llegar al Cuzco, que es el ferrocarril de Sicuani, que importa menos dinero que cualquiera de los ferrocarriles propuestos, mientras que el ferrocarril de Huancayo al Cuzco será uno de los más costosos y difíciles del mundo, porque según el dictamen de los ingenieros que envió el Gobierno de los Estados Unidos para estudiar el ferrocarril intercontinental, no habría desde Nueva York hasta Buenos Aires una sección más

costosa y difícil que la de Huancayo al Cuzco; por consiguiente, hacer ese ferrocarril será comenzar una obra que durante muchos años se quedará á la mitad.

Si se quiere, pues, llegar al Cuzco precisa abandonar la vía de Huancayo y dar preferencia á la de Sicuani.

Hace más de 30 años que se ha resuelto llevar la línea de Juliaca al Cuzco y ahora vamos á abandonar esa línea cuando ya está casi concluida.

Lo natural es llegar al término por el camino más corto; y puesto que ese término es el Cuzco, en lo cual todos estamos de acuerdo, inclusive el Gobierno, que no considera importante el ferrocarril á Huancayo sino porque es el primer tramo para ir al Cuzco, debemos pues, escoger el camino más corto; y ese camino no está por Huancayo sino por Sicuani.

El señor Alvarez Calderón.—Pido á S. E. que haga leer de nuevo el texto de la adición, porque fijándose en los términos de ella se comprenderá que, ó se construye solo el ferrocarril al Oriente, ó se inician los trabajos á la vez en los tres ferrocarriles.

El señor Orihuela.—Los representantes del Cuzco nos adherimos á esta adición; pero no aceptamos distinto orden entre los incisos del artículo 1º.

El señor Alvarez Calderón.—Una vez aceptada la adición, ya el orden no tiene importancia; por esta razón el señor Capelo quiere que figure el ferrocarril de la región fluvial en el último lugar.

El señor Presidente.—Pero yo encuentro siempre la redacción incorrecta, y me parece que debía redactarse con relación al artículo 1º.

Varios señores.—La adición se refiere á las conclusiones de la Comisión; tiende á sacar airoso el proyecto del Gobierno.

El señor Alvarez Calderón.—La adición concilia todas las opiniones: no hace sino concretar en una sola frase las ideas de todas las personas que han tomado parte en el debate; su objeto no es sacar airoso el proyecto del Gobierno, que no necesita de esta forma, porque en el fondo tiene que ser aceptado con



placer por el Congreso, y porque así se responde mejor á los anhelos del país.

**El señor Ministro.**—El Gobierno no hace de esto cuestión de amor propio. En esta cuestión no le guía sino un espíritu levantado, interpretando el sentimiento nacional, iniciando las obras de provecho. Como dije ayer, el Gobierno quería que mientras se hiciesen los estudios del ferrocarril al Oriente, se empezase el de la Oroya á Huancayo, y ahora se modifica este pensamiento porque se realizarán todas las obras á la vez consiguiéndose todos los elementos para ello.

**El señor Fernández.**—Las razones expuestas por el honorable señor Orihuela manifiestan con bastante claridad y estoy seguro que habrán llevado al convencimiento de la honorable Cámara que si se trata de preferir entre las líneas que deben construirse de La Oroya á Huancayo y de Sicuani al Cuzco, es indiscutible que la preferida debe ser esta última, por cuanto el Cuzco es la terminación del ferrocarril de Juliaca, puede decirse del Sur, los terraplenes están hechos en su mayor parte, existen terrenos adquiridos aún para estaciones, no tiene ningún tunel que atravesar ni ninguna otra obra de arte que signifique dificultad ó excesivo costo; pero yo no quiero hacer hincapié ni reclamar estas preferencias, puesto que se pueden construir simultáneamente las dos líneas; pues si para hacer el servicio del costo del ferrocarril de la Oroya á Huancayo se necesitan libras 30,000, para la de Sicuani al Cuzco serán suficientes 20,000, por esto solicito del honorable señor Calderón que en su adición diga que si no se construyen simultáneamente las dos líneas se invierta todo el dinero en solo la del Oriente; con esta aclaración no se construirá haciendo preferencia odiosa, sin razón atendible y que injustamente postergaría la línea al Cuzco.

**El señor Presidente.**—Eso se discutirá cuando se discuta la modificación presentada al artículo 2o. del proyecto.

**Varios señores.**—Votemos ahora el artículo 1o., todo lo demás se verá después.

**El señor Presidente.**—¿El señor

Ministro accede á que se invierta el orden de los incisos como lo propuso enantes el señor Capelo?

**El señor Ministro.**—Mejor sería Excmo. señor, suprimir los números.

**El señor Capelo.**—Yo admitiría señor el tercer lugar.

**El señor Ministro.**—Acepto la indicación del honorable señor Capelo.

—Cerrado el debate se procedió á votar el artículo 1o. del proyecto y fué aprobado.

Su tenor es el siguiente:

“Art. 1o.—El Congreso dispone “la construcción de las siguientes “líneas férreas.

“De la Oroya á Jauja y Huancayo.

“De Sicuani al Cuzco.

“De la sección comprendida entre “la Oroya y Cerro de Pasco, á un “punto navegable á vapor, en toda época del año, en el Ucayali ó en “uno de sus afluentes”.

Siendo la hora avanzada, SE. levantó la sesión, indicando que en la próxima se discutiría y votaría la adición al artículo 1o. del proyecto y los demás, con cuyo fin citó para el lunes inmediato á la hora de reglamento.

Por la Redacción.—

MANUEL M. SALAZAR.

21a. Sesión del lunes 18 de enero de 1904.

PRESIDENCIA DEL H.

SEÑOR ASPÍLLAGA

Abierta la sesión con asistencia de los Honorables Señores Senadores:

Elguera	Capelo
Río del	Irigoyen
Morzán	Ramos Llontop
Fernández	Otoya
Ramos Ocampo	Valderrama
Tester	La Torre Bueno
Falconí	García
Morote	Dublé
Ruiz	Seminario y V.
Villanueva	Coronel Zegarra
Peralta	Molina
Luna	Zapata y E.
Orihuela	Ward A.
Castro	Ward J. F.
Rodolfo	Noblecilla
Olaechea	Bezada y
Alvarez Calderón	Bernales
	Secretarios