

esos estudios, sin que hasta ahora se hayan ejecutado; más bien se han verificado, sin tocar esta partida, algunos preliminares, rápidos ó muy á la ligera, como los hechos por la junta de vías fluviales, á la que pertenece SSA., por lo que me ha extrañado que no tenga ideas determinadas respecto á esa región y á la conveniencia y urgencia de este ferrocarril.

No creo, pues, Excmo. señor, que se llenarán las necesidades de esta grande obra, ni con este inciso *b*, ni con la ley que se votó para su estudio: porque, repito, esa línea ha sido materia no solamente de los estudios que he citado sino de los hechos por el ingeniero Von Hassel y por el señor Mac Cune, á quien se le dió una concesión para hacer dichos estudios; pero no se sacaría nada con estos estudios si hoy se presenta alguien haciendo propuestas sobre este ferrocarril, porque el Gobierno no podría hacer nada sin la autorización del Congreso para concesiones como las que requiere el capital que se tendrá que invertir.

Si SSA. cree que el depósito de "Tambo Grande" necesita estudiarse por 3 ó 4 años, fácil le es oponerse á este artículo; pero tengo noticias que el Gobierno se ha ocupado ya de este asunto, que existe un reciente estudio, puesto que ha prohibido que se hagan denuncias de esas minas de fierro, lo que entiendo ha sido con el objeto de conservarlas como aliciente á la compañía que quiera construir este ferrocarril, por lo mismo que los depósitos de fierro están situados en las cercanías de su trazo.

La autorización creo, pues, que puede darse para que el Gobierno pueda ó no hacer uso de ella; pero no estando armado de ella, el Gobierno no podrá aceptar propuestas, y por consiguiente, en un caso dado, se postergaría la celebración de un contrato para esa obra, á todas luces urgente para conservar nuestro oriente.

El señor Presidente del Consejo de Ministros.—Pido la palabra.

—Siendo la hora avanzada SE.

levantó la sesión, quedando con la palabra acordada el señor Presidente del Consejo de Ministros.

Por la redacción.

BELISARIO SÁNCHEZ DÁVILA.

22. Sesión del martes 19 de enero de 1904.

PRESENCIA DEL HONORABLE  
SEÑOR ASPILLAGA.

Abierta la sesión con asistencia de los HH. SS. Senadores

Elguera	Alvarez Calderón
Del Río	Capelo
Icaza Chávez	Ingoyen
Morzán	Carmona
Samanez	Ramos Llontop
Fernández	Puente
Ramos Ocampo	Otoya
Tester	Valderrama
Moscoso Melgar	La Torre Bueno
Falconí	Bernales
Morote	García
Ruiz	Almenara
Villanueva	Dublé
Peralta	Seminario y V.
Luna	Coronel Zagarra
Orihuela	Escudero
Pacheco	García Calderón
Hernandez	Ward A.
Castro	Ward J. F.
Rodulfo	Noblecilla
Olaechea	Bezada y

Secretario

fué leída y aprobada el acta de la anterior, con las indicaciones de los señores Luna y Coronel Zagarra, que no se consignaba en el acta el texto de las respectivas adiciones que propusieron en la sesión de ayer al artículo 17 del proyecto del Ejecutivo, sobre construcción de ferrocarriles.

Se dió cuenta de los siguientes documentos:

Oficios

Del señor Ministro de Relaciones Exteriores, en que manifiesta su respuesta al que se pasó á su despacho, trascribiéndole el pedido del señor Olaechea, sobre gestión de franquicias en los Estados Unidos de Norte América para los azúcares peruanos, que no está vigente el tratado que se dice celebrado entre ese país y el Perú y que concedía á esos productos las ventajas de los de la nación más favorecida.

A conocimiento del expresado señor.

El señor Olacoea.—No conozco los documentos oficiales á que se refiere la nota del señor Ministro. No he visto, ingenuamente lo declaro, la memoria del Ministerio del ramo, porque como sabe la Cámara, esos documentos casi nunca se distribuyen oportunamente. Algunas veces se remiten al terminar la legislatura y otras cuando ha terminado, careciendo de objeto el trabajo de examinarlos.

Por eso no he podido tener presente, al hacer el pedido, los antecedentes á que se refiere la nota que se ha leído. Consulté el tratado mismo en la colección oficial en que no aparece anotación de haber sido desahuciado, no obstante que el tomo 70. de la colección se ha impreso después del desahucio.

Sabía que las franquicias que se conceden las naciones en los tratados, no son á título gratuito, sino á mérito de reciprocidades; pero habiendo la Gran Bretaña reclamado la nivelación de su azúcar con la de Cuba ante el gobierno de los Estados Unidos, en virtud de la cláusula de la *nación más favorecida*, y proponiéndose la Francia, la Rusia y la Alemania hacer un reclamo análogo, no veía por qué el Perú no pudiera hacer lo mismo, teniendo en el tratado de 1888 una estipulación tan explícita como el artículo 50.

Desahuciado ese tratado, es muy sensible que no podamos invocarlo, y más sensible aún que no tengamos ningún otro con los Estados Unidos que pudiera servirnos para colocar convenientemente nuestros productos de exportación. Sin embargo, dígnese V.E. disponer se me pase la nota del señor Ministro de Relaciones Exteriores para estudiar su contenido, y ver si cabe alguna iniciativa útil.

El señor Presidente.—Queda á disposición de Su Señoría.

Del señor Ministro de Gobierno, participando que se ha pasado al prefecto de Loreto la nota pasada á su despacho por esta H. Cámara bajo el No. 733, á fin de que exprese dicho funcionario con qué autorización cobra la gabela á que se ha referido el H. señor Dublé, á qué cantidad ha ascendido lo recaudado y qué inversión le ha da-

do; y para que se abstenga, en lo sucesivo, de verificar cobro alguno que no se halle expresamente autorizado por una ley conforme á la constitución política del Estado.

A conocimiento del H. señor Dublé.

De SE. el Presidente de la H. Cámara de Diputados, comunicando que esa H. Cámara ha acordado insistir en que no se consigne en el Presupuesto General partida para un oficial de estadística y telégrafos, y en que se acepte la modificación del H. Senado, relativa á que se haga extensiva al Auxiliar de vista de la Sección de Encomiendas el aumento de \$ 4 mensuales, quedando así equiparado el haber con los de igual categoría de la Aduana del Callao.

Se mandó tener presente para la próxima sesión de Congreso.

De la siguiente adición del señor Luna al artículo 17 del proyecto sobre construcción de líneas férreas.

“C.—De un punto del ferrocarril “de Juliaca al Cuzco, á un punto “navegable del río Madre de Dios “ó de uno de sus afluentes.”

Dispensada de trámite, á la orden del día.

El señor Coronel Zegarra.—Excelentísimo señor: Tengo escrito un pedido al que voy á dar lectura.—[leyó].

“Los Senadores que suscriben proponen la supresión del inciso b. del artículo 16 del proyecto de construcción de ferrocarriles y la siguiente adición.

Autorízase al Poder Ejecutivo para que, de conformidad con lo estipulado en la ley de 9 de noviembre de 1903, pueda contratar con una empresa particular la construcción y explotación de un ferrocarril de 0.915 metros ó sea tres pies ingleses de trocha, entre Paita y un puerto fluvial en el Marañón, aguas abajo del Pongo de Matseriche, trasmontando la Cordillera en la depresión que existe entre Huarmaca y Pilca del Departamento de Lambayeque, á fin de facilitar su empalme con las líneas de Lambayeque y La Libertad.

A más de las franquicias determinadas en la mencionada ley, queda

facultado el Gobierno para hacer las declaraciones y concesiones siguientes:

1a.—Cesión hasta de cinco mil hectáreas de terreno de cultivo, por cada kilómetro de línea construida en el trazo de la vía principal y entregada al tráfico público.

2a.—Cesión del yacimiento de fierro de "Tambo Grande" y sus ramificaciones, pagando por toda contribución de minas, un sol al semestre por cada pertenencia de dos hectáreas.

3a.—Derecho de preferencia sobre todos los denuncios que hagan los particulares, con arreglo al Código de Minería y Ley de Gomales, que resulten comprendidos entre las dos fajas de terreno de cinco kilómetros de ancho, que corran paralelas á ambos lados de la línea férrea, en toda su extensión: caducando esta prerrogativa sucesiva é irrevocablemente, en la zona respectiva de cada sección de línea férrea, al año de su entrega al tráfico público.

4a.—Para el caso de que las concesiones mencionadas no fueran aliciente bastante para lograr la construcción de la línea, queda expresamente autorizado el Poder Ejecutivo para contribuir á su construcción, emitiendo bonos de ferrocarril sin que pueda exceder el monto total del valor nominal de estos bonos, de la suma de £ 500,000.

El Poder Ejecutivo sólo podrá emitir estos bonos para darlos en pago á la empresa constructora, escalonada y proporcionalmente á medida que se entregue al servicio público las distintas secciones de la vía principal. El interés mayor que ganarán esos bonos, será de 5 por ciento al año, devengado desde la fecha respectiva de su emisión.

A la amortización acumulativa de estos bonos se aplicará el 1 por ciento, efectuándose la primera amortización al año de puesta al servicio público toda la línea.

La tercera parte de las entradas de las aduanas de Paíta é Iquitos, queda preferentemente afectada al servicio de estos bonos.

5a.—El Poder Ejecutivo cuidará de señalar los plazos en que deben construirse las distintas secciones

de la línea, adoptando las seguridades á su juicio necesarias para la buena ejecución de la obra.

6a.—Asimismo queda autorizado el Poder Ejecutivo para otorgar á la Compañía de Navegación que se establezca en combinación con la empresa constructora del ferrocarril, para el tráfico en el Amazonas y sus afluentes, las franquicias que juzgue conveniente dispensar, con tal de que se reconozca al Gobierno del Perú el derecho de utilizar los vapores de la Compañía de Navegación en servicio del Estado, cuando así lo exijan las circunstancias.

Lima, enero 18 de 1904.

*Enrique Coronel Zagarra*, senador por Piura.

*Nicanor M. Carmona*, senador por Lambayeque.

*Benjamín C. Dublé, J. M. García*, senadores por Loreto.

*Teodoro G. Otoya*, senador por La Libertad.

*J. I. Helguera*, senador por Amazonas.

*José Noblecilla*, senador por Tumbes.

El señor Presidente.—Esta es una moción, no es un pedido.

El señor Zagarra.—Moción ó pedido, como quiera S. E. calificarla, yo lo que quiero es salir de la duda respecto á que si durante las sesiones del Congreso Extraordinario convocado para objetos señalados, tenemos ó no los Representantes, expedita nuestra iniciativa para presentar proyectos ó adiciones, ó si es necesario que el Gobierno les dé su asentimiento para que se pueda discutir el proyecto que presentamos.

El señor Presidente.—Como esta es una moción que presenta el H. señor Zagarra y que se refiere á las atribuciones constitucionales del Congreso voy á tramitarla.

El señor Olacoea.—Excmo. señor: Yo creo que hay algunos antecedentes que pueden evitarnos el ocupar tiempo en tramitar este proyecto. En el primer año del Gobierno del señor Romáña, ocurrió en la Cámara algo análogo: recuerdo que hubo una proposición que se tramitó, discutió y resolvió aquí. Trayendo el expediente del

archivo se evitará la reproducción de lo mismo.

El señor **Presidente**.—¿Eso pasó en una sola Cámara?

El señor **Olaechea**.—No me acuerdo si pasó á la Cámara de Diputados.

El señor **Presidente**.—Para que esa resolución tenga fuerza es necesario que haya sido sancionada por las dos Cámaras.

El señor **Olaechea**.—Lo que recuerdo es que la Cámara resolvió por unanimidad de votos. Eso fué con motivo de haber negado competencia á la Cámara el Ministerio de Justicia, para que en Congreso Extraordinario se hicieran pedidos á los Ministerios. El señor Emilio Luna hizo un pedido al Ministerio de Justicia y el Ministerio de Justicia le negó facultad al Congreso Extraordinario para hacerlo. Con ese motivo surgió la cuestión, y se declaró, me parece, que los señores Representantes gozaban de todas sus iniciativas.

El señor **Presidente**.—Como creo que esto es interpretativo de la Constitución, y como ignoro, si esa resolución está vigente, ó si simplemente es una resolución de la Cámara sobre un hecho, y desde que el mismo señor Olaechea tiene dudas, mejor tramitaremos esta moción para que, en todo caso, la Comisión de Constitución, teniendo en cuenta los antecedentes que hayan, se sirva informarnos con toda la seguridad posible.

Admitida la moción a debate, pasó á la Comisión de Constitución.

Antes de la orden del día, el señor Dublé pidió á S. E. que encareciese á la Comisión de Constitución el despacho de un proyecto análogo al anterior, que tenía presentado.

S. E. accedió al pedido.

ORDEN DEL DÍA

#### CONTINUACIÓN DEL DEBATE SOBRE CONSTRUCCIÓN DE FERROCARRILES.

El señor **Presidente**.—Encontrándose presentes S. E. el Presidente del Consejo de Ministros y el señor Ministro de Fomento continúa la discusión del proyecto de ferrocarriles presentado por el Poder Ejecutivo.

El señor **Ministro de Relaciones**

**Exteriores**.—Excmo. señor. A última hora en la sesión de ayer se dió lectura á un nuevo proyecto sobre construcción de ferrocarriles presentado por el señor Zagarra y otros señores Senadores, en la forma de una adición al inciso 2o. del último artículo del proyecto del Ejecutivo, al darse lectura inmediatamente después á la lectura del proyecto del Ejecutivo y me permití formular algunos razonamientos en apoyo de la actitud negativa que asumí respecto á su admisión á debate.

Después de la contestación formulada por el señor Zagarra, S. E. tuvo á bien levantar la sesión por ser la hora avanzada en momentos en que iba yo á rectificar como paso á hacerlo ahora.

No quiero Excmo. señor entrar en el terreno constitucional, si con motivo del proyecto de ferrocarriles del Ejecutivo un Senador tiene la facultad de presentar un proyecto de ley para construcción de ferrocarriles con ideas completamente opuestas á las que dominan en el proyecto del Ejecutivo; y digo que no quiero entrar en ese terreno porque el asunto es tan claro en sí mismo, y creo que después de oír las razones que voy exponer, muchos señores Senadores que han firmado ese proyecto considerarán que no lo han meditado suficientemente antes de hacerlo. En efecto, este proyecto consta de dos partes, la parte del ferrocarril en sí ó sea la relativa á la línea férrea, y después las concesiones que el Congreso autoriza al Ejecutivo ó dá para que se realice la construcción de ese ferrocarril.

Voy á ocuparme de la 1a. parte del ferrocarril.

El ferrocarril proyectado parte de Payta, sigue á un punto determinado en la región de la cordillera y ha de llegar precisamente á Puerto Meléndez.

Yo sostengo que entre las conveniencias del país no está comprobado aún que el ferrocarril parta de Payta, tampoco está en quello que á Puerto Meléndez, ni tampoco que cruce la cordillera en el sitio que determina el proyecto.

De un ferrocarril al Marañón se viene hablando hace 50 años en el

Perú; pero sobre él hasta ahora no se han hecho estudios definitivos, con el carácter de determinar la construcción de un ferrocarril.

Me decía esto el H. señor Zagarra anoche: "Me sorprende que el señor Ministro que ha formado parte de la Comisión de Vías Fluviales sostenga que no se han hecho estudios, cuando estos se han hecho por el señor Habich". Precisamente porque conozco el informe del señor Habich es que digo que no se han hecho estudios.

A consecuencia del entusiasmo que se despertó en los pueblos de Lambayeque para estudiar una vía hacia el Marañón y con cuyo objeto se nombró una comisión encabezada por el digno Representante del departamento señor Carmona, el señor Habich fué nombrado por la junta para que acompañara la expedición, con el objeto de constatar el hecho que se puso en discusión, precisamente por los señores Mesones Muro y Zagarra, sobre si se podía ó nó llegar en tres días al Marañón. El señor Habich acompañó á esa expedición del señor Mesones Muro, como un turista inteligente é instruido, no como ingeniero para estudiar un ferrocarril, y así no llevó un teodolito para llevar un teodolito para determinar por donde debía hacerse ese ferrocarril, ni estudió tal ó cual región para decidir cual de ellas era la mejor; por consiguiente, hoy como ayer insisto en que no hay estudios para hacer un ferrocarril de la costa al Marañón.

En esta materia del ferrocarril al Marañón, que por lo pronto no es una vía nacional, porque el interés nacional, estratégico y político está en unir la hoya de la región del Ucayali con la capital, unidos estos lugares vendrían después otras líneas que vayan al Oriente y tendremos vías regionales; pero hoy por hoy debemos dar la preferencia á la vía del Ucayali. El día que tenga el Perú una escuadra que defienda su litoral, cuando tenga sus zonas militares perfectamente organizadas y sus puertos artillados entonces podremos pensar en los caminos regionales; pero hoy debe preferirse el ferrocarril del Ucayali al ferrocarril de un puerto

del Norte al Marañón. No hay pues interés estratégico que determine una concesión extraordinaria para la construcción de ese ferrocarril.

Ahora si se estudia el ferrocarril del Norte con un criterio amplio, sin duda cuando se hagan esos estudios veremos que el ferrocarril nacional del Norte, que interesa á todo el país, no será un ferrocarril que parta del puerto de Payta, sino que parta talvez de Salaverry ó Pacasmayo, recorriendo Trujillo, Cajamarca y Moyobamba, recorriendo la región del Norte hasta llegar no á Puerto Meléndez, sino á Yurimaguas, porque Puerto Meléndez como punto terminal de la línea es á mi modo de ver inconveniente.

Tampoco conviene Excmo. señor que el Senado se convierta en cuerpo técnico, como lo decía hace pocos días combatiendo la idea del H. señor Capelo, y fije el rumbo del ferrocarril al Oriente; así como no conviene que el Senado se pronuncie y diga que el ferrocarril ha de cruzar forzosamente la cordillera en la región comprendida entre Huarmaca y Pilca, y mucho menos fundándose en las razones que da el proyecto: "á fin de fijar las líneas entre Lambayeque y La Libertad". Si el punto de mira de la construcción de este ferrocarril al traspasar la cordillera es realizar el cruce en esa región, debe tenerse presente que no es posible posponer este cruce al empalme de los ferrocarriles de la costa, pues lo natural es estudiar cuáles son los puntos de la cordillera, para entonces correrse el ferrocarril por costa hasta ponerlo á la altura conveniente para realizar el cruce de la cordillera. Si el punto más bajo de la cordillera está entre la sección de Pilca ó Huarmaca no sé si es cuestión que le convenga saber al Senado; pero en todo caso tendrá que proceder con el acierto que procedió ayer, y no señalar punto en una región desconocida; debe proceder á sostener la redacción del proyecto del Gobierno que manda practicar, estudiar y construir un ferrocarril á un punto navegable del Ucayali. De manera que el proyecto no es aceptable en el punto de partida, ni en el punto de

destino, ni tampoco en el punto de cruce de la cordillera.

Ahora voy á ocuparme de examinar si el proyecto es acertado en la parte de donativos generosos con que se quiere asegurar la construcción de este ferrocarril que no es urgente.

Es la primera vez, Excmo. señor, que en el congreso del Perú se habla de conceder hectáreas de terreno de cultivo por kilómetros de ferrocarril, de terrenos de cultivo como dice el proyecto; no son terrenos de montaña conforme á lo dispuesto en la ley del 93, si mal no recuerdo, que autoriza al Ejecutivo para contratar la construcción de un ferrocarril al Perené, en cambio de concesiones de hectáreas de terrenos, de montaña mil por cada kilómetro; pero eran hectáreas de terrenos de montaña, las cuales tenemos abundantes y tienen por el momento escaso valor, al punto que el congreso ha autorizado al Gobierno para venderlas á soles 5; pero en los terrenos de cultivo, en la zona más desgraciada del Perú, la hectárea de terreno de cultivo vale por lo menos soles 100; de manera que la generosidad del proyecto va hasta conceder por cada kilómetro de ferrocarril que llegue á Puerto Meléndez S. 500,000. Ahora si se dice que no son terrenos de cultivo de la costa sino de la montaña, yo digo los terrenos de cultivo de la montaña no son tales sino se rozan y el roce en una hectárea de terreno, por ejemplo, como las de Chanchamayo vale S. 20, 5,000 hectáreas representarían cien mil soles por kilómetro; todavía es excesiva. No satisfechos los autores del proyecto con estos rasgos de generosidad, contiene el proyecto esta otra (ley 6: las minas de Tambo Grande).

Esta cesión implica la donación de las regiones donde se ha descubierto una riqueza cuyo monto aún no ha sido apreciado. Es cierto que se ha tomado la medida superficialmente, pero no se conoce su profundidad, á fin de tener noticia del volumen de las vetas; sin embargo los autores del proyecto obsequian ya á los conductores del ferrocarril una suma que puede ser cuantiosísima, que puede implicar la donación de un tesoro riquísi-

mo, que valga tres, cuatro, cinco ó talvez diez veces más que el ferrocarril.

La generosidad del proyecto va todavía, Excmo. señor, á dar las ramificaciones de ese depósito que pueden llegar hasta la misma costa del departamento de Piura.

Continúan los ofrecimientos (ley 6).

Este artículo, además de afectar la riqueza de la nación, va afectar otra cosa más valiosa: la unidad de la legislación. Existe en el Perú la ley del año 79, que felizmente no ha sido derogada, es la ley sobre contribución de pertenencias mineras; pues bien, hasta esta ley debe modificarse, pues no deben pagar estos afortunados constructores del ferrocarril, por este valioso tesoro de Tambo Grande, sino un sol por pertenencia, es decir, que se les rebaja 14 soles. Si ese depósito es tan grande como para determinar la construcción de un ferrocarril, ¿qué importaría que los constructores pagaran lo que pagan los mineros más desgraciados y pobres de la república?

El inciso tercero implica una ley de excepción; dice así: [Ley 6].

(Ley de gomales no existe, debe referirse al derecho de ser preferidos en los denuncios de pertenencias gomeras).

Como la región no ha sido estudiada tampoco bajo el punto de vista botánico, esto se puede hacer ó una conceción muy valiosa ó muy mezquina; estas concesiones de carácter aleatorio sin saber lo que se da ni lo que se recibe, son perfectamente inconvenientes en las leyes que debemos perseguir se den en el Perú.

Ya les hemos dado á los constructores minas, bosques, ahora les vamos á dar algo más práctico (Ley 6).

Desde luego el autor del proyecto se ha referido á una cosa que yo no conozco, no sé que en el Perú existan bonos de ferrocarriles, se habrá referido probablemente á los bonos á que alude el proyecto del Ejecutivo; pero debo decirle que en la conferencia que tuvimos esta mañana con los miembros de las comisiones se resolvió cambiar la cláusula relativa á la emisión de

bonos directa por la emisión de bonos por cuenta y riesgo de la compañía constructora del ferrocarril.

Viene en seguida una parte sumamente grave, que bastaría plantearla para que el senado, con su tradicional buen sentido la rechace dice: [Leyó].

Yo sostengo que no está en las conveniencias nacionales afectar las rentas de aduanas para la construcción de ferrocarriles, y mucho menos señalar para eso las aduanas extremas de Payta e Iquitos.

Por último el inciso 6º. enuncia una nueva serie de concesiones para una compañía de navegación que nace en el último artículo, dice así: [Leyó].

Después de la ley de franquicias recientemente formulada por el congreso y que da todo lo que en esta materia se puede dar á las compañías de vapores, franquicias que se han hecho extensivas á la navegación fluvial, el Gobierno no encontraría ninguna otra que otorgarle á la compañía que se proyecta en esta adición.

Estas son las razones, Excmo. señor, que he tenido para no admitir el nuevo proyecto de ley.

En todo ésto no hay sino una idea fundamental aceptable, pues esa idea aceptable ha sido prevista por el Gobierno en el inciso 2º. del artículo en debate.

Se harán estudios, dice el Gobierno, en todo el territorio del Norte del Perú. No señala la región de Payta al Marañón por que ese trazo ha sido materia de una ley especial para cuyo cumplimiento se ha votado dos mil libras en el presupuesto adicional de Fomento. Dice el H. señor Zegarra que esa partida existe en todos los presupuestos y, sin embargo, los estudios no se han hecho; pero desde que está en el actual, S.Sa. no tiene por qué sospechar que no le vamos á dar cumplimiento.

Es públicamente conocida la razón por qué el Gobierno anterior del señor Romoña no empleó esa partida, porque se presentaron los capitalistas Americanos pidiendo permiso para hacer los estudios por su cuenta y era natural que

el gobierno los dejara hacer sin gastar esa partida.

El Gobierno sostiene, pues, que el proyecto del H. señor Zegarra en la forma vaga y pródiga en que está concebido, desautoriza por completo el pensamiento del Gobierno, cuyo proyecto está redactado en términos concisos que aseguran la ejecución de la ley en debate en bien de la república.

El señor Coronel Zegarra.—Excentísimo señor: Mucho me felicito que el H. señor Ministro de Relaciones Exteriores y Presidente del Consejo, á quien simplemente se dirigió V.E. pidiéndole su venia para discutir la adición creyendo que no procedía la iniciativa de Senadores en una materia que había sido comprendida en el decreto de convocatoria, ni aún para adiciones, me felicito, repito, que S.Sa. al contestar una simple pregunta de V.E. haya entrado de lleno en el fondo de la materia, empleando todos los razonamientos que, á su juicio, son contrarios para que se admita á discusión la proyectada adición presentada por los Honorables Senadores del Norte y por mí.

Y digo que me felicito, porque me proporciona la ocasión de refutar fácilmente al H. señor Ministro para rechazar la proyectada adición, razones que á la vista son exageradas, razones que no tienen fundamento.

Ha principiado S.Sa. por descubrir el error inmotivado de la oposición al poner en parangón el ferrocarril del centro del proyecto general con el del Norte de la proyectada adición.

Desde luego, debo declarar con toda ingenuidad que jamás se nos ocurrió, ni á mis compañeros ni á mí, despertar emulación siquiera por la una ruta respecto á la otra, y que el objeto que habíamos tenido para presentar esta adición era pura y simplemente poner inmediatamente en manos del Gobierno las armas necesarias para poder, en caso dado, ejecutar esta obra, sin perjuicio absolutamente de la del ferrocarril del centro.

Yo opino, Excmo. señor, que hay tres grandes obras indispensables que deben construirse para conservar toda nuestra soberanía en lo

que nos resta de la región del oriente. ¿Cuál de ellas es la más importante? Es una pregunta difícil de absolver, porque de las tres son de la mayor y de igual importancia, las tres van al ecrazón de nuestra región oriental, que es urgente, que es necesario conservar.

Se dijo, con razón, al discutir el proyecto del Gobierno y así lo aserveró, que la línea del sur no era tan indispensable por el momento, puesto que hay medios de penetrar á esa región, pues existe ahí un buen camino carretero, últimamente construido; que la línea del centro si era indispensable bajo todo punto de vista, que era materia de la integridad nacional; y yo considero que igualmente es materia de integridad nacional la línea del Norte; considero tan importante á la una como á la otra, no las pongo en oposición; pero parece que á SSA., según los argumentos que ha enunciado, le asistiera cierto temor que la construcción de esta línea del Norte, con la autorización que se dá al Gobierno, pudiera entorpecer la ejecución de la otra; cuando una y otra se hacen por medios enteramente distintos, pues se ha tenido especial cuidado al formular las bases de autorización del ferrocarril del Norte, de no tocar en lo menor nada que pudiera menoscabar los medios que ha propuesto y que dispone el Gobierno para el ferrocarril del centro. El Gobierno dedica los fondos provenientes del producto de los tabacos para ese ferrocarril; y los Representantes del Norte no hemos tocado en el proyecto absolutamente esa renta, sino que hemos tratado de agrupar un cierto número de alicientes y atractivos para que el capital privado viniera á ponerse á disposición del Gobierno, y que entre esos alicientes pudiera escoger el Gobierno los que crevera más convenientes, sin perjudicar ni las rentas generales de la República, ni las especiales dedicadas á los otros ferrocarriles, que puedan llevarse á cabo simultáneamente.

Ahora, entrando á refutar los argumentos de la línea misma, me extraña muchísimo en el claro y buen juicio del señor Ministro de

*Relaciones Exteriores* y Presidente del Consejo, que niega una verdad más clara que la luz del sol. Efectivamente, Excmo. señor, las condiciones que necesita una línea férrea para penetrar á una región tan importante como la oriental, respecto á su término en la costa; convénzase SSA. en que lo primero es un puerto en las mejores condiciones que pudieran presentarse; y si esas condiciones no existen se forman, se fabrican, se contruyen. ¿Cuál es ese puerto, Excmo. señor, en toda la costa que reúne las mejores condiciones para puerto terminal, por su clima, condiciones de la bahía y todas las circunstancias que exige una buena estrategia marítima? El puerto de Payta, indudablemente, que está reconocido por las marinas peruanas y del orbe entero como el mejor; pues está muy bien establecido su nombre como el mejor puerto de toda la costa del Pacífico del Norte y Sud América; ahí no hay necesidad de emplear fuertes capitales en dársele, ni rompeolas; pues la naturaleza ha formado un puerto en las mejores condiciones posibles tanto para la defensa extratéjica como para el abrigo de los buques por la extensión de la bahía y la tranquilidad y profundidad de sus aguas.

Respecto al cruce de la cordillera, tampoco cree su señoría que se debe señalar punto alguno. Desde que el sabio Raymond y comenzó á recorrer el territorio quedó señalada como la depresión más baja de la cordillera de los Andes de todo Sud-América, desde Panamá al cabo de Hornos la región de Huarmaca.

El señor Ministro sabe muy bien ó debe saberlo, que para la construcción de ferrocarriles es de importancia primordial la gradiente, pues, de su reducción depende la explotación económica, los reducidos fletes y si se busca un punto bajo en los trazos es con el objeto indicado de conseguir gradiente reducida porque en la explotación esto significa, repito, proporcionalmente una reducción del tanto por ciento en las tarifas. Véase pues aquí la importancia de haber escogido para el cruce de esta indispensable vía

la región más baja de la cordillera señalada por el sabio Raimondi y comprobada después por las expediciones recientes y hasta por los últimos estudios de la concesión hecha al señor Mc Cune, que comprueban que el punto más bajo de la cordillera es entre Huarmaca y Pílica. Luego, pues, si este es el punto más bajo, y que ofrece por esta circunstancia la explotación más segura, la mayor reducción de gradientes, hasta el dos por ciento según Mc Cune, lo que significa la reducción casi á la mitad de los fletes que pagarían por cualquier otro cruzamiento de nuestros Andes, es forzoso, ineludible aceptar como absolutamente necesario el cruzamiento en esa y no en ninguna otra región para la línea que vaya de la costa al otro lado de la cordillera, de Paíta al Marañón.

Respecto á la otra extremidad del ferrocarril, Ssa. ha hecho objeciones al puerto señalado como término; pero como se ve, Excmo. señor, en un proyecto de esa naturaleza hemos buscado solo un fondeadero accesible en todo tiempo para vapores de siete pies de calado y de quinientas toneladas de registro, salvando toda la región de los poncos no tiene mayor significación que sea más arriba ó más abajo de Limón, pues con omitir el nombre y decir: el punto más conveniente en el Marañón, se habrá llenado el objeto: Así es pues que esta objeción no tiene mayor importancia. Se ve pues, los fundamentos, las poderosas razones para que esta sea la ruta elegida adoptándose Paíta como punto de partida, el cruce de la cordillera entre Huarmaca y Pílica, y el puerto Limón en el Marañón, recorriendo el rico departamento de Piura aprovechando los productos del valle del río Piura, atravesando la exuberante y productiva provincia de Jaen del departamento de Cajamarca y los bosques jebales de Amazonas y Loreto, para convertirse en la gran vía comercial para la explotación del jebe como producto de exportación, y sirviendo para la importación general retributiva de la región interfluvial.

SSa. alega que cualquiera otro punto de la costa sería talvez más

conveniente para establecer un ferrocarril que tuviera como término el puerto fluvial de Yurimaguas, y que probablemente sería más realizable; y yo le preguntaría á Ssa, ¿cuántos kilómetros de distancia habrá desde la costa á Yurimaguas? ¿Que altura y cuantas cordilleras se cruzan para llegar á dicho puerto? Y cuando Ssa. se convenza que hay 900 kilómetros y que se trasmontan tres cordilleras altísimas, Ssa. no podrá menos que decir, que la ruta elegida de Paíta, cruzando por Huarmaca y llegando á Limón en el Marañón es aceptable, indispensable y necesario.

SSa. no le da tampoco importancia á esta ruta como línea estratégica y creo que no ha reflexionado lo suficiente para haber emitido, tan de ligero, una opinión semejante. Si considera por un momento que el término de este ferrocarril vendrá á estar sobre el Marañón, en un punto á donde llegan vapores de siete pies de calado y de quinientas ó seiscientas toneladas de registro, la enunciación tan solo de esto convencerá á Ssa. sobre la duda de si es estratégico tener un ferrocarril que vaya á ese sitio, que podrá ser el arsenal y depósito de todas las lanchas y vapores que recorran el río, el tronco principal del Amazonas, en el trayecto á Iquitos y en el que desembocan el Huallaga y el Ucayali [las grandes vías que van al corazón del Perú], por donde tráfican las lanchas que vigilarán toda la importante región interfluvial, por donde salen todos los productos á la región central del Perú.

¿Tiene pues ó no importancia estratégica un término semejante para el ferrocarril?

Vamos ahora á recorrer los puntos que ha señalado Ssa. respecto á concesiones. El ánimo que predominó en mis compañeros y en mí para enumerar una serie de autorizaciones, entiéndase bien, que son simples autorizaciones, para que el Gobierno usara de ellas si lo tenía por conveniente, fué poner todos los alicientes en poder del Gobierno para que indefectiblemente se llevara á cabo esta indispensable obra, independientemente de los otros fa-

rocarriles ó simultaneamente con ellos.

Entremos ahora en los detalles de las concesiones: cree S<sup>ta</sup>. que la primera, que señala cinco mil hectareas por kilómetro construido es enorme, que jamás se ha visto en los *anales* parlamentarios: y yo voy á darle á conocer á S<sup>ta</sup>. que en los *anales* parlamentarios, ha habido concesiones un poco mayores. El año 89, si mal no recuerdo, precisamente para este ferrocarril se presentó el señor Tuedel al supremo Gobierno pidiendo la concesión, la misma que fué enviada á la Cámara de Diputados para que se discutiera y aprobara: una de las cláusulas señalaba seis mil hectareas por kilómetro, y la Cámara de Diputados aprobó esa concesión; así es que no tiene novedad en los *anales* parlamentarios lo que asusta á S<sup>ta</sup>. como una enormidad.

También ha llamado la atención de S<sup>ta</sup> el pequeño detalle, las palabras: *De terrenos de sembrío ó terrenos de montaña*, ¿de qué clase de terrenos se trata? Ha dicho S<sup>ta</sup>. si son de montaña habrá que desmontarlos. Perfectamente de terrenos de montaña se trata, los mismos que el Gobierno vende á soles 5 hectárea, precisamente de esos terrenos se trata; este es uno de los alicientes que se presenta y que se ha presentado en los demás países del mundo, preferentemente en los Estados Unidos y el Canadá para la construcción de ferrocarriles. Cuando se otorgó la concesión al ferrocarril central del Pacífico, se otorgó una concesión de 7 á 8 mil hectáreas, en el del Pacífico del Sur también se han hecho concesiones de terrenos alrededor de esta cifra; lo mismo que en los del Pacífico del Norte y en el ferrocarril de Canadá al Pacífico, subventionando además al primero con treinta mil dólares por kilómetro; y era caso análogo al actual: unir California aislada á la región poblada, á los centros comerciales—unir á Loreto aislado con el resto del Perú;—luego no debe llamarle la atención á S<sup>ta</sup>. que se empleen aquí los alicientes empleados en otras partes, en otras naciones, para llenar los mismos fines, para atraer el capital

privado, para consolidar la nacionalidad.

La 2a. concesión que también llamó la atención de S<sup>ta</sup>. y que le chocó desde la primera lectura, ayer, fué la referente á la cesión de los yacimientos de fierro de Tambo Grande.

Voy á comprobar, Excmo. señor, que estas riquezas que existen en nuestro territorio son riquezas que nada valen sino se explotan.

Las minas de oro, de cobre, de plata ¿que representan para el presupuesto? Representan una entrada de soles 15 por pertenencia, ¿es esa la riqueza enorme que teme su señoría que vamos arrojar al viento? No. La riqueza no consiste en el impuesto de minas, ella consiste en la explotación de esas minas. Esos yacimientos de fierro no representan para el país nada mientras no se exploten como es debido, mientras no se instalen grandes establecimientos con el objeto de hacer las reducciones minerales con los últimos progresos de la ciencia para lo que se necesitan muy fuertes capitales que deben invertirse para la reducción del fierro.

¿Luego que significan estas grandiosas riquezas que tanto llaman la atención de S<sup>ta</sup>. sino se dedican como aliciente á una compañía poderosa que se encargue de la construcción de ese ferrocarril y, aunando intereses, reúna el fortísimo capital que se necesita para su explotación? También alegaba S<sup>ta</sup>. que no se han hecho estudios completos de aquellos yacimientos, que no se habían determinado aún la profundidad del yacimiento ferruginoso; pero en el vivo deseo por hacer oposición inusitada, ha olvidado su señoría que según la ley de minas cada pertenencia no paga sino soles 15 por medida superficial de dos hectáreas y que esto da derecho, á la posesión de toda la profundidad, ya tenga el mineral media vara ó 300 varas de profundidad; la extensión, la potencia según nuestra ley de minas no sirve de base para el pago de la pertenencia; así es que no debe preocuparse S<sup>ta</sup>., no debe asustarse creyendo que desperdiciemos, sino más bien que estamos en camino de aprovechar el valor de ese yacimiento que se ofrece pa-

ra atraer á esos fuertes capitales que se necesitan con urgencia. De no aprovecharse en esta forma pueden seguir existiendo 50 años más, allá, esos yacimientos, esas riquezas de millones y cuando se llegaran á explotar ya no serviría como aliciente para construir un ferrocarril que sirviera para conservar nuestro territorio del Oriente, porque ya habría desaparecido de nuestro poder, habíamos dejado escapar la ocasión—grave falta de previsión. En cambio unido el ferrocarril, ¿cuánto significaría esta explotación? Proveería todo el corazón de la República de acero barato lo mismo que toda la costa y llegaría á convertirse en un gran renglón de exportación.

Para tranquilizar aún más á su señoría acabamos de ver lo que ha pasado en Chile adonde la fábrica Creusot se presentó al Gobierno chileno ofreciendo explotar sus minerales de fierro y el Gobierno Chileno comprendiendo bien sus verdaderos intereses, se apresuró á poner á disposición de esa fábrica todos esos minerales de fierro gratuitamente, sin cobro de impuesto de minas y no titubeó en ponerlos así á su disposición, porque comprendía que el establecimiento de esa grande industria se traduciría en una gran riqueza nacional; sin embargo de eso, esa empresa le dió las gracias por el donativo; pero dijo, necesitaba, además de la donación que el Gobierno le garantizara el 6 por ciento sobre el capital que invertiría en la explotación.

Véase, pues, que no basta que esas grandes minas sean entregadas á título gracioso para invertir fuertes capitales; todavía se exige que se garantice el capital. Yo preguntó: ¿no sería pues conveniente ofrecerlos á los capitalistas como aliciente para la construcción del ferrocarril? ¿Tenemos razón al colocarlas entre las cláusulas de autorización?

Mientras tanto, no solo no se concede según la cláusula segunda gratuitamente estas pertenencias, sino que se exige el pago de soles 1 por pertenencia. Hasta en esta previsión para conservar el dominio, hasta sobre este punto encontró también S.Sa. que se introducían

trastornos en el Código de Minas, ¿desde cuándo una excepción en la regla general se traduce en trastorno de ella, cuando precisamente la excepción no hace más que reforzar la regla?

En 3er. lugar, pedimos también como otro aliciente, el derecho de preferencia sobre los denuncios que hagan los particulares con arreglo al Código de Minería y á la ley de gomales. Decía S.Sa. ¿qué ley de gomales? También ha provocado su oposición la palabra ley; pero aquí se refiere á los reglamentos y disposiciones vigentes que subsisten hoy como una ley. También en opinión de S.Sa. tan señaladamente opuesta existe trastorno en la concesión de preferencia en la faja de terrenos de cinco kilómetros.

Vamos á ver que grave mal se ocasionaba con este aliciente.

Según el Código de Minas, se puede dar derecho de explotación á un particular, mediante un pequeño pago, en una extensión de terreno que puede abarcar si mal no recuerdo hasta 1,200 hectáreas y hasta durante dos años puede continuar explorando una zona y una vez concluida su exploración se presenta al juez respectivo y denuncia las que tenga por conveniente: pues, bien, aquí simplemente se trata de conceder este derecho de exploración sin necesidad del pago del respectivo impuesto, que es pequeño conforme al Código de Minas; y ampliando la extensión del terreno de modo que no hay nada grave en conceder esta pequeña prerrogativa, que no es permanente, y si se llegan á explotarse minas á lo largo de la línea en cada región, un año después de abierta al tráfico, que es el tiempo suficiente y que se señala también para la exploración inmediatamente después, pierde todo derecho y se encuentra la empresa del ferrocarril ya en la condición de cualquier denunciante particular y siguen sus denuncios su curso natural como en toda concesión minera.

Por fin, viene el último aliciente; en el caso de que todos los anteriores no fuesen suficientes, pues concedemos tan grande tan enorme importancia á la construcción de esta línea, porque la convicción que

nos asiste de que de ella depende, tanto como de la construcción de la vía central, la integridad nacional, por eso presentamos este otro importante medio de atraer el capital privado el de emisión de bonos, medio que tampoco ha agradado á S.Sa. el señor Ministro de Relaciones Exteriores y Presidente del Consejo y lo que más ha llamado su atención y preocupa grandemente á S.Sa. es aquello de afectar los derechos de las aduanas de Paíta é Iquitos.

Casi tanto ó tal vez más, que la concesión de las minas de fierro de Tambo Grande, ha llamado la atención de S.Sa. y lo considera grave aquello de afectar la renta de aduanas: veamos en qué se afecta.

Las aduanas de Iquitos y Paíta, durante el año pasado han producido un millón de soles y se les afecta con el 50 por ciento sobre 500 mil libras, es decir, 25 mil libras á ambas aduanas; ¿pero desde qué época se les afecta? ¿Desde que se otorga la concesión? No, Excmo señor, es necesario que se principie á construir el ferrocarril y que se vayan entregando las secciones al tráfico público, para que el Gobierno principie á hacer el servicio de los bonos en proporción á la parte de línea entregada al tráfico.

Si se llegara á construir este ferrocarril, como creo firmemente que se construya, porque se impone, porque así lo requiere la integridad nacional, ha de principiarse no solamente por el extremo de Paíta, sino por el extremo del Maraón, pues existen facilidades para allegar material por ambos extremos; por manera que la actividad del movimiento va á sentirse, no en una sola de las aduanas, sino en ambas, puesto que todos los artículos que se introduzcan tienen que serlo por ambos lados, y el gran movimiento que habrá con la aglomeración de gente para la construcción de la línea, traerá, necesaria é indefectiblemente aumentos para ambas aduanas; y naturalmente hemos calculado, que cuando se llegue á entregar la primera sección del ferrocarril, que será cuando principie el servicio de los primeros bonos, las entradas

se habrán elevado muchísimo respecto de las actuales. Nosotros hemos calculado, Excmo señor, que una vez abiertas dos secciones por lo menos, del ferrocarril, las entradas de aduana, porque si tienen natural desarrollo de año en año, con este motivo especialísimo van á percibir un aumento que no bajará del doble de sus actuales rendimientos. Pero no doy como seguro el aumento del doble, doy pura y simplemente uno natural y progresivo, gradual que equivalga al servicio que también gradualmente se hará de los bonos, ¿en qué ha sufrido la renta general de la República con haber asegurado el servicio de estos bonos con una suma tan pequeña en proporción á las entradas de estas aduanas cuando el aumento producido por la obra produce el aumento requerido para su servicio? Y en cambio, ¿cuánto ganará la República con la introducción de todo el material y de toda la gente que se necesita? ¿Cuánto ganará con la explotación de esos terrenos y cuánto utilizará con la explotación de esos gomas? ¿Cuánto, sobre todo, con haber afianzado la integridad territorial? Es insignificante la concesión en vista de todos los enormes beneficios que ella nos traerá. Excmo. señor: Yo no tengo temor de que si se llegara á conceder este aliciente más, tuviéramos que sufrir jamás en la renta aduanera de la República ni que tradujera trastorno alguno en su presupuesto. Muy al contrario serviría para acrecentar nuestra prosperidad.

Por último, Excmo. señor, respecto á la autorización para que el Poder Ejecutivo pueda otorgar á la compañía de navegación que se establezca ciertas concesiones, queda enteramente á juicio del Ejecutivo otorgarle las franquicias que tenga á bien, para comunicar el punto extremo del ferrocarril con Iquitos y los demás ríos; no se ha puesto más que una sola condición y esa consiste en que se le reconozca al Gobierno del Perú el derecho de utilizar los vapores y lanchas de la compañía en servicio del Estado cuando así lo exijan las circunstancias; es decir, que nos hemos puesto en el caso que se ponen

las naciones que subvencionan á compañías de vapores, en cuanto á utilizar sus servicios en caso de amenaza de guerra. De manera que con esta cláusula, cualesquiera que fuesen las concesiones que se hicieran, podría contar el Gobierno con una flotilla de vapores y lanchas; y teniendo su arsenal en el puerto fluvial del ferrocarril, podría en un momento dado armar la flotilla de vapores para la defensa de la región fluvial.

Por todas estas razones creo que no habrá inconveniente alguno en que este proyecto de autorización sea aceptado, dando al Ejecutivo un medio para obtener el resultado apetecido de la conservación del oriente por la construcción de este ferrocarril del norte, que considero tan importante como el del centro y como el de la región del sur. Creo que todas ellas cuadyuván á mantener la integridad nacional, y bajo este punto de vista hemos hecho este estudio, este este esfuerzo para que se lleve adelante y para propender á la creciente grandeza nacional.

Para concluir, Excmo. señor, observaré tan sólo que S.Sa. ha dicho que juzgaba que era indiscutible, que todo proyecto ó adición presentado, necesitaba la previa aceptación por el Gobierno para ser discutido; yo por mi parte tengo muy distinta opinión, fundada en los antecedentes que existen en el Congreso, y por esa razón me permití, antes de la orden del día, presentar la moción que conoce V.E., para que se resolviera si los representantes tenían ó no derecho de iniciativa en un Congreso extraordinario, tratándose de asuntos materia de la convocatoria.

Creo haber dejado desarrolladas las ideas que he tenido al presentar este proyecto, y también refutado de manera clara y precisa las ideas del señor Ministro de Relaciones Exteriores y Presidente del Consejo, respecto á la inconveniencia de ocuparse de medida tan de actualidad para los vitales intereses de la Patria.

El señor Presidente del Consejo de Ministros.—Excmo. señor: Aunque no creo que al Senado habrá impresionado las palabras que acaba

de pronunciar el H. señor Zegarra, contestando á la exposición que hice enántes, hoy sin embargo, á rectificar los puntos de su disertación.

El punto de partida del ferrocarril, Paita, fué objeto de una de las observaciones que hice sobre el plan general del ferrocarril, materia de la adición. S.Sa. dice que el puerto de Paita ha sido reconocido, y en efecto lo es, como puerto muy bueno y por eso de allí debe salir el ferrocarril; yo creo, Excmo. señor, que los ferrocarriles no se trazan según sean los puertos buenos ó malos, sino según sea la región, el territorio, las provincias que va á recorrer. Por bueno que sea el puerto de Paita y malo el de Salaverry, si por Paita se lleva un ferrocarril que va á recorrer arenas, desiertos, páramos, picos agrestes de la cordillera para llegar á un punto de dudosa aceptación, y por malo que sea el puerto de Salaverry si con la prolongación del ferrocarril del puerto se va á recorrer grandes valles colonizables, si se van á recorrer grandes poblaciones, si se recorren varios departamentos uniendo las capitales de ellos, por bueno que sea el puerto de Paita, todo el mundo escogerá el de Salaverry, por malo que sea este punto.

La condición de los puertos, dados los elementos que se encuentran hoy para los desembarques y condiciones de tranquilidad de las naves, es secundaria. Ahora los vapores no quieren quedarse dos ni tres días en un puerto, teniendo los elementos necesarios para el rápido desembarque no les importa las condiciones del mar; así es que hay que desechar esa idea de que Paita por su hermosa bahía tendrá que ser forzosamente el punto de partida del ferrocarril al Maraón. Ojalá lo sea, porque eso complace á mis estimados amigos los señores representantes de Piura, pero el problema es muy complicado y no está estudiado.

En cuanto al punto en que la línea corta la cordillera, aunque no haya otro punto por donde pasar que la región comprendida entre Huarmaca y Pilca, me parece que la ley no tiene por qué decir por

donde pasará el ferrocarril y sostengo para ser lógico que el Senado no es un cuerpo técnico de ingenieros constructores de ferrocarriles, para preconizar el cruce que el señor Zagarra indica.

El Congreso dirá al Ejecutivo: construya usted un ferrocarril de aquí allá, pero no le dirá pase usted por tal ó cual punto, porque el Ejecutivo sería el primero en observarle la ley.

El señor Zagarra hizo después el elogio de Puerto Meléndez. En cuanto á esta parte tenemos también distintas ideas.

Dice S.Sa. que el Puerto Meléndez es estratégico porque llegaron, á él embarcaciones de un metro veinte de calado; pero la estrategia en que debemos pensar al dar una ley no es estrategia local sino la estrategia nacional y esa consiste en la vinculación de los extremos al centro para que irradien del centro á los extremos las energías de las autoridades en tiempo de paz, los de los ejércitos en tiempo de guerra.

Esto es en cuanto á ferrocarriles, en su origen, cuello y punto terminante. En cuanto á las concesiones, ninguna cosa nueva nos ha dicho S.Sa.; nos ha dicho que Tambo Grande puede valer mucho, pero mientras que no se trabaje no vale nada, perfectamente; estamos de acuerdo; pero si vale, es necesario que la prodigalidad que ha tenido el Perú cada vez que se ha tratado de ferrocarriles no continúe esta vez y por eso no debe obsequiar depósitos de minerales cuyo valor no conoce.

Pregunta S.Sa. si el Gobierno va á trabajar Tambo Grande, ¿y acaso solo se puede trabajar para hacer un ferrocarril? Por lo mismo que es un depósito de fierro tan rico y tan cerca de la costa, es fácil trabajarlo haciendo concesiones quizá si hasta la misma compañía francesa que en Chile pidió subvención, estoy seguro que aquí no la pediría, y es Tambo Grande tan rico como se dice que quizá haría al Estado copartícipe de las utilidades.

Es por eso que el Gobierno anterior suspendió los derechos de denuncios en los minerales de Tambo Grande, como los suspendió en los yacimientos de ciertas sales, situa-

ción verdaderamente regular bajo el punto de vista administrativo y que el Congreso con muy buen criterio acaba de regularizar por una ley especial.

Por consiguiente, no deben alarmarse los Senadores que han firmado el proyecto de que Tambo Grande deje de trabajarse, se trabajará en grande escala ó quizá si se obsequie á la compañía del ferrocarril, pero lo que el Gobierno desea saber es cuánto vale ese depósito.

En cuanto á la emisión de bonos ya lo he dicho que es inadmisible y dentro de pronto verá el Senado que la cláusula de los bonos del Estado se ha retirado del proyecto de ley.

El proyecto de SSas. queda, pues, reducido á regalarles á la compañía constructora catorce soles por pertenencia que en sí nada valen, pero que al país le importa mucho no romper la unidad de su legislación, ó darle á los constructores cinco mil hectareas de terreno de montaña; me felicito saber que no son terrenos de cultivo, pero le diré á U.Sa. que esa concesión no vale nada; el gobierno ha ofrecido seis mil hectareas y no ha encontrado quién le haga un ferrocarril.

S.Sa. dice que ese proyecto es una autorización al Ejecutivo. Yo le digo á S.Sa. que no se moleste en darle al Ejecutivo autorizaciones que no necesita para desempeñar funciones que le están encomendadas; si hay personas interesadas en la construcción de ese ferrocarril que vengan al Gobierno, discutiremos lo que sea conveniente y en el próximo Congreso ordinario presentaremos el proyecto de ferrocarriles que hayamos acordado.

No terminaré sin estrañar que S.Sa. no haya dicho una palabra en un punto que es capital: si el inciso por el cual el Gobierno se obliga á hacer estudios en las costas del Pacífico, satisface ó no á las necesidades que quiere llenar el ferrocarril del Norte.

El señor Coronel Zagarra.—Tomo nota de que el señor Ministro de Relaciones Exteriores y Presidente del Consejo *no necesita* una autorización que le va á facilitar al Gobierno la realización de un fin de

tan grave importancia como es la construcción del ferrocarril del Norte, que implica la conservación del Oriente.

Yo creía que una arma de esta naturaleza en sus manos era de grandísimo valor; el señor Ministro la rechaza, apesar de no haber podido contestar á los poderosos argumentos que he aducido, refutando con sana lógica las que él hiciera respecto al punto de partida, al cruzamiento de la cordillera y al punto terminal de la línea, así como la riquísima zona que ella atraviesa.

Con su sola autoridad tampoco crea S.Sa. que haya quien explote los minerales de Tambo Grande, haciendo partícipe al Gobierno de las ganancias. Los capitales que para esa explotación se necesitan, no vendrán tan fácilmente á la llamada de S.Sa., pues en Chile pidieron el seis por ciento de garantía.

Respecto al punto primordial que U.S. quiere que yo declare con respecto al inciso *b* del artículo 17 debo decir que tengo la firme convicción de que es necesario cambiarlo por alguno que pudiera dar resultados prácticos, inmediatos al Gobierno y por eso hemos presentado nuestra adición; ya hay una ley desde hace cuatro años incluida en el presupuesto para ejecutar lo que aquel inciso indica, y sin embargo, nada se ha hecho, tampoco se hará nada con este inciso, y digo que no se hará nada, porque la concesión que se dió el año pasado á Mc Cune para que hiciera los estudios, no ha terminado todavía: habrá, pues, que esperar que ese señor termine los estudios ó no los ejecute, y mientras tanto nada se hará, perdiendo un tiempo precioso.

El señor Ward. -- Veo que se ha entrado á discutir el fondo del proyecto sin haberlo aceptado á discusión. Es necesario que se regularice la discusión y por eso pido que se concluya primero con el proyecto del Gobierno á fin de que pase á la otra Cámara.

La adición es un proyecto distinto.

Por eso pido á V.E. que regularice la discusión, pues se está discu-

tiendo sobre una cosa que V.E. no ha puesto en discusión.

El señor Dublé. -- No se ha entrado en la discusión del fondo del proyecto, se está sólo tratando de ver si se admite á discusión.

El señor Presidente. -- Estamos discutiendo el inciso *b* del artículo 17. El señor Coronel Zegarra había hecho una interpelación al Sr. Ministro, y con ese motivo, por vía de ilustración, se ha hecho referencia al proyecto que el señor Coronel Zegarra intenta presentar en sustitución á ese inciso.

El señor Dublé. -- Voy á entrar á ocuparme del inciso *b*.

En ese inciso se establece que una vez asegurada la construcción de las líneas á que se refiere esta ley, se procederá á hacer los estudios necesarios para establecer una línea que partiendo de un punto entre Salaverry y Payta vaya á un punto navegable del río Marañón.

Ese inciso, como lo manifiesta el H. señor Coronel Zegarra, es de todo punto innecesario desde que existe una ley, mandando hacer tales estudios y desde que se ha votado en varios presupuestos una partida de dos mil libras con ese objeto. Dicha ley no ha sido cumplida, y, como lo ha manifestado ahora el señor Coronel Zegarra, por efecto de la concesión hecha al señor McCune, no podrá tener cumplimiento este año; y si dejamos existente el inciso *b* quedará postergado aquel estudio hasta que se asegure la construcción de esos ferrocarriles, que será cuestión de quince ó veinte años quizá.

Y es menester tener en consideración que si el ferrocarril al Oriente es indispensable, no es la vía central la que va á satisfacer esa necesidad.

Ha muchos años, el año 93, se dió una ley de ferrocarriles y se concedió seis mil hectáreas de terrenos por kilómetro como concesión al que hiciera el ferrocarril, sin haber podido conseguir hasta hoy quien lo hiciera, como lo ha dicho S.Sa. el señor Ministro de Relaciones Exteriores.

Eso es natural, porque una línea imposible nadie la va á hacer; eso ocurre lo mismo con la que propo-

ne el señor Coronel Zegarra en unión con los representantes del Norte y de absoluta é ineludible necesidad que existe en desechar el inciso *b* que se está discutiendo, para sustituirlo con la moción de la cual he sido uno de los firmantes.

El señor Carmona.— Yo creo que una vez que V.E. ha dispuesto que pase á la Comisión de Constitución el proyecto que hemos presentado, no debe continuarse discutiendo sobre él hasta que esa comisión no dictamine.

El señor Presidente — Es preciso que desde ahora se pronuncie la Cámara sobre el proyecto del Gobierno, porque si queda estancado por esa adición, ó por cualquier otra circunstancia, sería anular por completo el objeto del Gobierno y de las Cámaras, de que se construya una vía á la región fluvial en las mejores condiciones para el interés nacional.

Además, debo decir al señor Carmona que este proyecto no ha pasado á la Comisión de Constitución, pues lo que pasó á esa Comisión fué la moción del señor Coronel Zegarra sobre iniciativa de los representantes.

El señor Coronel Zegarra.—Cuan- do presenté esta adición, supliqué á V.E. que se diera el curso natural, haciendo presente que podía demostrarse el del proyecto del Gobierno. V.E. me dijo entonces, negando mi iniciativa, que había que consultar al Ministro; que no era tampoco conveniente que se presentara hasta que no llegara á discutirse el último artículo del proyecto; pero como se ha considerado ahora como un proyecto aparte, lo natural sería; antes de que se pudiera dar una resolución sobre un asunto semejante, que se pasara á las comisiones respectivas, conforme á los trámites que corresponden á una proposición cualquiera.

El señor Capelo. — Creo, Excmo. señor, que aquí se está cumpliendo al pié de la letra aquello de que lo mejor es enemigo de lo bueno; nos van á dar dos ferrocarriles, para no tener ninguno.

El proyecto presentado por el señor Coronel Zegarra puede ser magnífico y si la Comisión de Cons-

titución y la Cámara opinan porque estamos en el derecho de discutirlo ó si el Ministro lo cobija se aprobará y formará una ley especial; pero no se puede encajar en el proyecto del Gobierno; y es tan difícil hacerlo que lo encajado resultará más grande que quien lo sopor- ta.

Por eso, pido Excmo. señor, que se determine previamente esa cuestión; que este proyecto no tiene que ver con el del Gobierno.

El señor Coronel Zegarra.—Creo que todos los compañeros que han firmado conmigo este proyecto de adición demostrarán, como lo he hecho yo, que jamás ha sido su intención poner obstrucción, impedimento ó nada semejante al proyecto del Gobierno, y que lo retiráramos en el acto para que tuviera su curso natural, siempre que V. E. no nos negase el derecho de iniciativa en un Congreso Extraordinario que ha sido convocado para ocuparse de la construcción de ferrocarriles. Si V. E. en atención á los antecedentes da á esta moción el curso respectivo, retiramos el nombre de adición para que pase entonces por todos los trámites de Reglamento como un proyecto.

El señor Presidente.—Quiere decir entonces que S.Sa. se conformaría con que quedase este proyecto sujeto á lo que resuelva la Comisión de Constitución; porque no es arbitrario mi procedimiento; pues aunque el H. señor Olachea tuvo la bondad de hacer presente que se había resuelto este asunto aquí en legislaturas anteriores, nó sé que la Constitución se haya interpretado en ese sentido; y yo creo que en sesiones extraordinarias no pueden ocuparse las Cámaras sino de los asuntos que el Gobierno les somete.

El señor Coronel Zegarra.—Pero V. E. se ha apoyado en los antecedentes parlamentarios y estos demuestran todo lo contrario, que la iniciativa de los Representantes está expedita en las materias para que ha sido convocado el Congreso Extraordinario; y lo que ha traído esta discusión es el hecho de haber predominado las teorías y reglas empíricas que se han estado estableciendo últimamente por la mesa en la discusión del presupuesto y

que han tenido origen en esa ley de presupuesto que está hace tiempo en la Comisión de Presupuesto porque parece que se le tuviera temor á su reglamentación estricta.

En esa ley de presupuesto se decía que no había iniciativa de los Representantes para aumentar el presupuesto, y esto que se adoptó porque era conveniente tratándose del presupuesto, se quiere ahora que sirva de regla y se viene haciendo extensivo á todos los asuntos que se ventilan en los Congresos Extraordinarios, negando iniciativa á los Representantes para presentar proyectos ó adiciones que para ser aceptadas, conforme á las novísimas ideas de V. E., requerirían el visto bueno del Ejecutivo para admitirse á discusión y nos obligaría á ir á Palacio ó la casa del Presidente de la República para consultarle, en cada caso, si las aceptaba; no es posible, Excmo. señor, dar este alcance ni inventar nuevos procedimientos: he consultado este punto con una autoridad parlamentaria, con el señor García Calderón, quien me contestó, que eso era inaudito, que jamás se ha acostumbrado en Congreso Extraordinario poner semejante cortapisa, que la iniciativa de los Representantes siempre tenía lugar en los Congresos Extraordinarios en las materias para las que habían sido convocados y que eso no podía ponerse jamás en duda, ni existen tales antecedentes; y ahora S. E. apela á antecedentes parlamentarios que no existen.

Esto será aceptable tratándose sólo de materias del Presupuesto; pero nó, en la discusión de los otros asuntos objeto de la convocatoria.

Repito, pues, que nuestro ánimo no ha sido poner obstrucción alguna á este proyecto general de ferrocarriles; deseamos que siga su curso natural, no deseamos tampoco que nuestra iniciativa en este proyecto quede archivada, no hay inconveniente alguno, repito, para que se le considere como un proyecto aparte ó como una adición al proyecto del Ejecutivo, siguiendo éste su curso natural.

El señor Presidente.—No tiene nin-

gún impedimento la iniciativa de los Representantes: tiene su derecho expedito para adicionar ó modificar un artículo; pero las reformas tienen que presentarlas en forma de proyecto. Sobre esto no hay duda.

El señor Rodulfo.—Desde que la convocatoria dice, Excmo. señor, convócase al Congreso á sesiones extraordinarias con el objeto de votar leyes sobre ferrocarriles, no hay inconveniente en que los Representantes presenten proyectos sobre construcción de ferrocarriles. Si en el decreto de convocatoria se hubiese dicho que se convocaba sólo con el objeto de someter al Congreso un proyecto de prolongación del ferrocarril de la Oroya á tal punto, ó un proyecto de ferrocarril de Sicuaní al Cuzco, entonces estaría bien; pero si el decreto de convocatoria es amplio, nuestra iniciativa está expedita mientras nuestros proyectos se dirijan á realizar ferrocarriles. Sobre esto no puede haber cuestión constitucional.

Ahora, respecto al proyecto presentado por el Ejecutivo, no sólo pueden presentarse adiciones, sino otros proyectos dirigidos al mismo objeto, con fines diversos, y lo único que puede decir el Senado es, que considera, por ahora, inconveniente la discusión del proyecto por razones de oportunidad, de tiempo, y que lo aplazará hasta la próxima Legislatura; pero que está dentro de los objetos de la convocatoria.

El señor Presidente.—Estoy conforme con la opinión de S. S. Se puede desechar el proyecto del Ejecutivo y presentar otro, por la iniciativa de algún Representante; puede adicionarse ó modificarse. En esto la iniciativa de los Representantes está expedita.

El señor Rodulfo.—El H. señor Zagarra adiciona, pues, el proyecto del Ejecutivo, y cree que el ferrocarril debe llevarse por esa parte porque juzga que así se llega más á lo cierto.

El señor Presidente.—Como este proyecto ha sido presentado en sustitución al inciso B, no hay inconveniente para que, después de haberse desechado el inciso, lo tomemos en consideración.

Varios señores.—Si, estamos votando el inciso B.

El señor Presidente.—Debo hacer presente que está en discusión el artículo 16.

El señor Rodulfo.—Creo que podemos resolver esta cuestión. El señor Zagarra comprenderá que apenas nos faltan 10 sesiones para terminar el Congreso extraordinario. Si el Ejecutivo cree que es conveniente este ferrocarril, lo incluirá en la convocatoria á Congreso. Yo rogaria al señor Zagarra que suspendiese su moción.

El señor Zagarra.—Si a los señores que han firmado este proyecto, les parece bien, accederé á las indicaciones del señor Rodulfo.

El señor Rodulfo.—Una vez que el señor Zagarra haya convencido al Ejecutivo de la importancia de su proyecto, el Gobierno convencido de su necesidad, lo presentará.

El señor Elguera.—Por mi parte retiro mi firma del proyecto, y espero que atenderá el Gobierno á ese ferrocarril como lo ha manifestado el señor Ministro de Relaciones Exteriores, en el próximo Congreso.

El señor García.—Yo no retiro mi firma del proyecto. No he tomado parte en la discusión de él porque veo pronunciada la corriente de la Cámara; pero deseo que la Comisión illustre el asunto.

Al firmar ese proyecto, hemos creído cumplir con un deber con el país, presentando una vía más práctica, y no retiro mi firma del proyecto para que venga en la estación oportuna á entrar quizás con mejor éxito.

El señor Coronel Zagarra.—Es precisamente la consulta que he hecho á los demás compañeros firmantes; si retirábamos el proyecto ahora ó después que la Comisión de Constitución se hubiera declarado respecto á la moción que hice antes de la orden del día.

El señor Presidente.—Debe tenerse presente que firman también la proposición los señores Dublé, Noblecilla y Carmona.

El señor Dublé.—Por mi parte, no sólo mantengo mi firma, sino que pido que se dé el curso que debe darse á esa moción, á fin de que la Cámara se pronuncie, oyendo á la

Comisión de Constitución, sobre si procede ó nó el haber presentado esa proposición.

El señor Otoya.—Yo acepto el retiro del proyecto propuesto por el H. señor Coronel Zagarra.

El señor Noblecilla.—Retiro mi firma del proyecto.

El señor Presidente.—¿El H. señor Carmona mantiene ese proyecto, ó retira su firma como los demás señores?

El señor Coronel Zagarra.—Dos señores han retirado su firma, los demás señores la han mantenido. Yo he dicho que se suspenda la discusión mientras que se evpide el dictamen de la Comisión de Constitución y se ve si el Gobierno lo acepta.

El señor Carmona.—Sea como fuere, retiro mi firma del proyecto, porque veo que está interrumpiendo la parte principal.

El señor Rodulfo.—Yo suplicaría á los señores autores del proyecto, que lo dejaran en Comisión, ó que retiren el proyecto porque así tienen la ventaja los HH. miembros del Senado que han firmado este proyecto, que pueden gestionar amigablemente su aprobación, y con vencer al Gobierno. De otro modo resultaría que el proyecto principal se detiene, y por esta razón el ánimo del Gobierno está hasta cierto punto prevenido. Yo suplicaría al H. señor Dublé que retire el proyecto.

El señor Presidente.—El H. señor Rodulfo ha señalado indudablemente un camino de conciliación en estos intereses que parece no están en inteligencia. Lo natural sería retirar el proyecto, y de acuerdo con el Ejecutivo, ver la manera como puede surgir en forma conveniente, desde que hay muchos motivos para que pueda ser bien acogido.

El señor Dublé.—No deseando, Excmo. señor, que se interprete el mantenimiento de mis opiniones respecto á ese proyecto como obstrucción al del Gobierno, acepto la indicación.

El señor Presidente.—Queda retirado el proyecto.

—Continuó la discusión sobre el artículo 17 del proyecto, que leyó el señor Secretario.

El señor **Presidente**.—Este artículo tiene una adición.

El señor **Dublé**.—Este inciso no tiene razón de ser, existiendo una ley, y aún una partida en el presupuesto desde el año 1901, para hacer los estudios de la línea férrea que debe poner el Pacífico en comunicación, por el puerto de Paita, con el río Marañón; porque esa cláusula vendría á dejar sin efecto aquella ley, lo que, desde luego, no me parece correcto.

La ley esa está embarazada para su cumplimiento, pero es de suponer que el Supremo Gobierno, vista la falta de cumplimiento de parte del señor Mac Cune, dé por terminada la concesión que se le hizo y proceda á ordenar se realicen los estudios á que está obligado el Estado. No es posible aceptar tal inciso que varía completamente la ley en referencia, y la que se discute determina que se hagan estudios en la costa entre Salaverry y Paita para fijar el punto donde debe partir un ferrocarril que termine en el Marañón.

El señor **Garmona**.—Yo creo que no tiene razón la atingencia del H. señor Dublé, porque aquella ley se refiere á hacer estudios de Paita á un punto navegable del Marañón, y ésta se refiere á un punto entre Salaverry y Paita. Creo que el inciso debe subsistir.

El señor **Alvarez Calderón**.—En este artículo hay que hacer una rectificación. Dice el artículo [leyó]: Eso se modificó en la discusión de ayer, porque se estableció en distinto orden de preferencia para la construcción de las líneas. De manera que debe rectificarse en esta forma: "asegurada la ejecución de las líneas señaladas en el artículo 1°."

El señor **Dublé**.—Desearía que el señor Ministro aceptara la supresión de esas palabras, "asegurada la ejecución de las líneas", porque ya he dicho hace poco, que eso daría lugar á que no se haga la línea por falta de contratista para la obra, ni se hagan los estudios, puesto que se subordinan esos estudios al hecho de asegurar la construcción de las líneas. Yo creo que en nada afectaría á la ley, ni al propósito del Gobierno, la supresión de esas palabras.

El señor **Ministro de Fomento**.—Siguiendo el Gobierno su propósito de estudiar la viabilidad de la República, y creyendo el H. señor Dublé que es inconveniente para los estudios que se hagan sobre esta obra, las palabras "aseguradas las vías tales y cuales"; no hay inconveniente para suprimir esas palabras, y me comprometo á que se hagan los estudios de que habla S.Sa.

El señor **Dublé**.—Yo pediría al señor Ministro que retire la condición "asegurada la construcción de las líneas," y se deje simplemente que se proceda á hacer los estudios de las líneas.

El señor **Luna**.—Que se dé lectura al artículo tal como ha sido propuesto.

El señor **Secretario** leyó el artículo.

El señor **Presidente**.—Lo que se propone es que se suprima la primera oración que dice (leyó). Esto debe suprimirse y quedar el artículo en esta forma. [leyó la modificación].

—Cerrado el debate se procedió á votar y fué aprobado el artículo modificado en esta forma.

"Art. 17°. El Poder Ejecutivo "procederá á hacer los estudios y "presupuestos de las líneas siguientes:"

"a. De Huancayo al Cuzco".

"b. De un punto de la costa, "comprendido entre Salaverry y "Paita á un punto navegable á va- "por, en todo el año, en el Mara- "ñón ó en uno de sus afluentes".

—Se puso en debate la adición C del señor Luna al artículo anterior.

El señor **Capelo**.—¿No sería más conveniente, Excmo. señor, poner uno de los ríos navegables del sur? Ya sabemos cuál debe ser ese de los ríos navegables del sur, porque en ese paralelo del Cuzco no hay más que aquellos ríos, después de los ríos altos del Ucayali y demás no llegan sino hasta el paralelo del Callao; por consiguiente, tomando el del Cuzco no pueden ser sino los ríos que van á desaguar en el Marañón que no son los que vienen á este lado del Amazonas. Simplemente debe decir á uno de los ríos navegables del sur.

El señor Luna.—La modificación que propone el H. señor Capelo es demasiado vaga, el pensamiento del Gobierno es hacer estudios en la región oriental, y precisamente el Madre de Dios es uno de los principales ríos con sus tres afluentes.

El señor Capelo.—Yo creo que este asunto debe meditar-se un poco; y en último caso, sino podemos entendernos, sería mejor aplazarlo. Quizás mañana veamos más claro; no es posible, por el momento, entrar en más detalles, y por esos entó que el H. señor Luna no medite bien la redacción.

El señor Luna.—Yo no encuentro ningún inconveniente en esa redacción. Es claro que los estudios que se hagan en el Madre de Dios, en la parte que recorre el territorio nacional, y en sus afluentes que son el Pilcopata, el Inambari y el Tambopata, se han de practicar sin afectar los derechos que pretenda alegar Bolivia.

El señor Dublé.—El aplazamiento que propone el H. señor Capelo es algo que se impone, pues el asunto debe meditar-se, y quizás hasta tratarse en sesión secreta.

No es el caso de dar ahora las razones por las cuales se pide el aplazamiento; ellas se desprenden de las frases y de los ademanes con que el H. señor Capelo lo ha pedido.

El señor Presidente.—Voy á consultar á la Cámara.

—Hecha por S. E. la consulta, la Cámara acordó el aplazamiento.

El señor Secretario leyó las siguientes modificaciones de los incisos *b* y *c* del artículo 3o. propuestas por la Comisión.

#### PROYECTO

##### *Construcción ferrocarriles*

Modificación de los incisos *B* y *C* del artículo 3o.

Inciso *B*. Contratando su construcción y concediendo la propiedad perpetua de las líneas, y contribuyendo el Estado con una subvención, por una sola vez, hasta de libras 1500 por kilómetro, sin que el Gobierno en ningún caso se obligue á pagar anualmente una suma total mayor de las cantidades señaladas en el artículo para la ejecución de esta ley.

Inciso *C*. Contratando la cons-

trucción, por cuenta del Gobierno, y cuyo precio pagará éste en efectivo, por anualidades, dentro de los límites de la renta afecta á la ejecución de la presente ley:

El señor Presidente.—Están en discusión las modificaciones que se acababan de leer.

El señor Alvarez Calderón.—La modificación del inciso *C* es esencial, consiste en suprimir la autorización que se daba al Gobierno para emitir obligaciones.

—Sin que ningún otro señor hiciera uso de la palabra, se dió el punto por discutido y procediéndose á votar fueron sucesivamente aprobadas las dos modificaciones.

Se leyó y puso en debate la modificación al artículo 4o.

El señor Orihuea.—Noto que el artículo no es suficientemente claro: si después de comenzar por cien mil libras el primer año, se dice ciento cincuenta mil en el segundo, y doscientos mil en el tercero, como en el final del artículo se dice que se afectará toda la renta de tabacos, debería decirse que al partir del tercer año se destinaran íntegras las rentas de tabacos para ferrocarriles.

El señor Alvarez Calderón.—La idea de la Comisión de Hacienda fué esa; pero el señor Ministro indicó que era mucho mejor determinar una cifra fija, pues así se hacía más fácil la celebración de un contrato.

Determinada de esta manera la suma total de la garantía, suma que ya es bastante, dada la entidad de nuestro presupuesto, si las rentas de tabaco produce una cantidad mayor á las doscientas millibras, el Estado aprovechará el exceso en otros servicios; pero si más tarde se quisiera dedicar también ese exceso á la construcción de ferrocarriles, nada más fácil que dar una nueva ley estableciéndolo así.

El señor Rodolfo.—Yo creo que el artículo, tal como está, llena su objeto: hay que distinguir entre la cantidad que se destina á obras públicas y el fondo de garantía. El Gobierno quiere que se gasten cien mil libras, y dá como garantías la renta del tabaco; pero puede suceder que el tabaco no produzca esa suma; entonces habrá

que tomaría de los alcoholes ó del azúcar. Una cosa es, pues, la garantía y otra la suma que se va á gastar en obras públicas.

—Cerrado el debate se procedió á votar y fué aprobado el artículo modificado en estos términos:

“Art. 4o.—En la ejecución de estas obras, ó en sus garantías, se invertirán las sumas siguientes, que serán de inscripción forzosa en el Presupuesto General de la República.”

“En 1904.....£ 100,000

“En 1905.....“ 150,000

“En 1906 y en lo sucesivo“ 200,000

“que se separarán del producto de la renta de tabacos, la que quedará afectada íntegramente á este servicio.”

El señor Secretario leyó el artículo 5o.

El señor Alvarez Calderón.—El artículo 5o. se refería á la promoción de una compañía nacional ó extranjera para la construcción de ferrocarriles, y era seguido de otros, que se referían á la formación y constitución de la compañía. Todos esos artículos se aplazaron, con el objeto de darles una forma más simple, más en armonía con la naturaleza de una ley. Eso es lo que ha procurado hacer la Comisión, y por eso ha incluido dos artículos que ya estaban aprobados.

El señor Presidente.—Tiene razón Ssa., esos artículos dicen [leyó]:

Art. 5o.—El Poder Ejecutivo podrá promover la formación de una compañía, nacional ó extranjera, que construya y explote las líneas férreas materia de esta ley.

Art. 6o.—La compañía se constituirá con un capital no menor de cien mil libras.

El señor Alvarez Calderón.—Esos artículos se han insertado en la modificación, á fin de dejar completa la idea.

El señor Presidente.—Sí, pero se ha invertido el orden que pone el Gobierno.

El señor Alvarez Calderón.—Es para que estén unidos todos los artículos referentes al mismo asunto.

El señor Alvarez Calderón.—Debo hacer una explicación para mayor claridad.

Entre los artículos que existen en el primitivo proyecto, hay algunos que la Comisión, de acuerdo con los señores Ministros, ha retirado íntegramente; de manera que la numeración tiene que modificarse, porque ahora, según el proyecto de la Comisión, hay menor número de artículos que el que había en el primitivo proyecto.

El señor Ministro de Relaciones Exteriores.—Excmo. señor: Ayer, á petición mía, volvieron á las Comisiones varios artículos. Estas se reunieron esta mañana con la concurrencia de los Ministros que estamos presentes, y se acordó retirar varios artículos. De manera que se deben entender como formando parte del proyecto del Gobierno los artículos que presenta la Comisión, quedando retirados los demás.

—Puestos sucesivamente en debate los artículos 7o. y 8o. fueron aprobados sin observación.

Dicen así:

Art. 7o.—El capital de la Compañía sólo podrá invertirse en la construcción de los ferrocarriles contratados.

Art. 8o.—Invertido el 50 por ciento del capital social, la Compañía podrá emitir, dentro ó fuera del país, obligaciones al portador hasta por la suma á que ascienda el presupuesto de las obras.

—Se puso en discusión el artículo 9o.

El señor Bernaldes.—No veo con claridad la garantía que van á tener estos bonos. El capital con que se suscriba el Gobierno sólo va á servir para pagar los intereses y amortización de los bonos mismos, no va á ser, pues, garantía de ellos. La construcción de las líneas si los bonos se colocan á 90 por ciento, no va á representar, pues, sino el 90 por ciento del valor de los bonos mismos. Después el capital que la compañía tiene y que va á emplear en las líneas no es sino la décima parte del valor de ellos. Por ejemplo, si se emite un millón de libras no se colocarán los bonos sino por novecientas mil, el capital de la Compañía no será sino de cincuenta mil libras; total novecientos cincuenta mil, el valor de los bonos será de un millón, pues lo que dé

el Gobierno á la Compañía no servirá sino para garantizar los intereses y amortización de los bonos.

El señor Alvarez Calderón.—La garantía dependerá de la naturaleza del contrato que celebre el Gobierno, porque el inciso dice (leyó):

En ese contrato puede ser que se comprometa el Estado á erogar una suma de doscientas mil libras, puede ser que se obligue á garantizar el seis por ciento con la renta del tabaco, ó puede ser que se adopte cualesquiera de las otras formas con que se autoriza al Gobierno. De manera que, decir desde ahora cuál será la fianza de garantía, no es posible.

Lo evidente es que el Congreso vá á autorizar al Gobierno para afectar el total de la renta del tabaco, hasta doscientas mil libras anuales, y esta suma se puede apreciar, como suficiente, para hacer el servicio de un capital que no pasará de dos millones de libras, y si á eso se agrega que los que acepten esos bonos tendrán, además de la garantía de esta suma, el valor de las líneas, sus productos y el capital íntegro de la compañía, se haya ó no invertido, parece que hay una suma de garantías para tranquilizar á los que entren en operaciones de esta clase.

—Dado el punto por discutido, se procedió á votar y fué aprobado el artículo.

Igualmente fueron aprobados los artículos 10o. 11o. en estos términos:

“Art. 9o.—Los bonos que emita la Compañía tendrán las siguientes garantías:

“a.—Las sumas con que el Gobierno se obligue á concurrir á la construcción de estas obras.

“b.—Las líneas que se construyan y sus productos.

“c.—El capital social de la Compañía.

“Art. 10.—Para emitir dichas obligaciones, la Compañía necesitará obtener previamente, autorización del Gobierno, el cual deberá fijar las reglas y condiciones necesarias para la emisión.”

“Art. 11.—Las obligaciones de la Compañía, no se emitirán á tipo menor del 90 por ciento y su servicio no será mayor del 8 por

“ciento por intereses y amortización.”

Siendo la hora avanzada, SE. levantó la sesión, citando para el día de mañana á la hora de reglamento.

Por la Redacción.

MANUEL M. SALAZAR.

23a. Sesión del miércoles 20 de enero de 1904.

PRESIDIDA POR EL H. SEÑOR  
ASPÍLLAGA.

Abierta la sesión con asistencia de los Honorables Señores Senadores:

Elguera	Irigoyen
Río del	Carmona
Icaza Chávez	Ramos Montop
Morzán	Puente
Samanéz	Otoya
Fernández	Valderrama
Ramos Ocampo	La Torre Bueno
Tester	Bernales
Moscoso Melgar	García
Falconí	Almenara
Morote	Dublé
Ruís	Seminario y V.
Villanueva	Coronel Zegarra
Peralta	Escudero
Luna	García Calderón
Orihuela	Molina
Pampero	Ward A.
Castro	Ward J. F.
Ingunza	Noblecilla
Rodolfo	Bezada y
Oleas	Solar
Alvarez Calderón	Secretarios
Capelo	

fué leída y aprobada el acta de la anterior.

Se dió cuenta de los siguientes documentos:

#### Dictámenes

De la Comisión de Constitución, en la moción del señor Coronel Zegarra, referente á que se resuelva si los representantes tienen iniciativa expedita para presentar proyectos que se relacionen con los asuntos que son objeto de la convocatoria á un Congreso extraordinario, ó si es indispensable la previa aceptación del Ejecutivo para presentarlos.

A la orden del día, publicándose previamente el dictamen.

De la Comisión de Policía, acompañando el plego legislativo correspondiente al H. Senado, para el Presupuesto General del presente año.

A la orden del día.

#### Redacciones

De la relativa á la ley que auto-