

CAPITULO IV

OBRAS PUBLICAS

32	Para reparación de caminos departamentales, construcción de puentes y demás que ocurran en el departamento á £ 100 por provincia.....	600 0 00	
33	Para la reparación del camino de Huancapata [provincia de Pataz], al puente de la quebrada de Chipchag, sobre el Marañón.....	60 0 00	660.0.00
CAPITULO V			
IMPREVISTOS			
34	Para los de este género.....	51 0 92	51.0 92
		£ 6.785.4.97	£ 6,785.4.97

BALANCE

Ingresos.....	£ 6.785.4.97
Egresos.....	6.785,4.97

sin observación se procedió á votar el pliego de ingresos que consta de ocho partidas, ascendentes á la suma de libras 6,785,4.97, y resultó aprobado.

Se pasó á votar el capítulo 1o del pliego de egresos, constante de 15 partidas, que hacen la suma de libras 1,542 4 05 y sin observación fué aprobado.

Fué igualmente aprobado el capítulo II del mismo pliego, que consta de 6 partidas y ascendente á la suma de libras 2,802 0 00.

También fué aprobado el capítulo III del propio pliego, constante de 10 partidas, que hacen un total de libras 1,730 0 00.

Así mismo fué aprobado el capítulo IV, que se compone de 2 partidas y que asciende á la cantidad de libras 668 0 00.

Finalmente fué aprobado, del capítulo V, la partida para imprevistos, por la suma de libras 51 0 92.

Quedó en consecuencia, balanceado y aprobado totalmente el presupuesto departamental de la Libertad.

Después de lo cual S. E. levantó la sesión

BENJAMÍN LAMA.
Redactor.

23a. sesion del viernes 25 de noviembre de 1904.

PREESIDIDA POR EL H. SEÑOR
VILLANUEVA

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

Irigoyen	Llosa
Orihuela	Morzán
Otoya	Moscoso Melgar
Alvarez Calderón	Noblecilla
Almenara B.	Olachea
Aspillaga	Pacheco Castillo
Bezada	Peralta
Bernales	Puente
Castro	Ramos Llontau
Capeio	Rio del
Carmona	Ruiz
Calonge	Samanes
Elguera	Seminario y V.
Escadero	Tester
Fernández	Tovar
García Calderón	Velarde Alvar
Hernández	Ward M. A.
Icaza Chavez	Ward J. F.
Lama	García y
La Torre Bueno	Castro Iglesias
Luna	Secretarios,

fué leída y aprobada el acta de la anterior.

Se dió cuenta de los siguientes documentos:

Se dió cuenta de un oficio de señor Ministro de Justicia, manifestando que para los efectos consiguientes, se ha trascrito á la

Corte Superior de este distrito judicial el oficio de esta secretaría de 24 de los corrientes, en que se solicita á pedido del h. señor Peralta, se haga llegar á conocimiento de los miembros del Poder Judicial que cuando se trate de ventilar cuestiones relativas á la venta de terrenos de propiedad fiscal en el puerto del Callao, debe tenerse en cuenta el precio que les fija la ley de 1874.

Con conocimiento del expreso de señor Peralta, al archivo.

De un dictamen de la comisión auxiliar de presupuesto, en el departamental de Puno.

A la orden del día.

ORDEN DEL DÍA

Dictamen sobre el presupuesto departamental de Puno.

El SECRETARIO.—Leyó el siguiente dictamen:

COMISION AUXILIAR DE PRESUPUESTO

Señor:

El proyecto de presupuesto departamental de Puno, remitido por el Ministerio de Hacienda, para el año de 1905, vino con un menor ingreso de 147,960, proveniente de la disminución del producto de las contribuciones de predios rústicos y urbanos así como de la contribución industrial.

La comisión no conoce las causas de dichas disminuciones, pero extraña como no puede dejar de extrañar, que en un departamento cuya junta es una de las mejor organizadas de la República, como lo comprueba su mayor renta sobre las demás, con excepción de la de Lima, y la puntualidad con que atiende sus servicios, lejos de velar por el incremento de sus ingresos permite se disminuyan.

En el pliego de egresos, en los capítulos referentes al servicio administrativo, al de instrucción y beneficencia, no se hayan otras diferencias entre el presupuesto vigente y el proyecto adjunto, dignas de llamar la atención, que la creación de la partida número 10 para gastos judiciales con 12 libras al año;

la número 16 para parte de correspondencia de la tesorería y remisión de la cuenta con 10 libras, y la número 25 para útiles de enseñanza en las escuelas de Sándia y Carabaya con 36 libras; el aumento de la partida número 17 en libras 3, el premio de recaudación en la partida número 18 con el 2 por ciento, el de la partida número 31 con 24 libras y el de la número 33 con 12 libras, y la disminución de la partida número 32 destinada á la movilidad del médico adscrito á la junta departamental, en 35 libras.

En el capítulo de obras públicas se han creado las partidas número 37 para la construcción de la casa prefectural en Puno con 450 libras, la número 40 para la construcción del edificio destinado á la sociedad de artesanos de Puno con 50 libras; la número 42 para reintegrar á la municipalidad de Ayaviri con 100 libras gastadas en la construcción del puente del mismo nombre; la número 46 destinada á la construcción del puente de Pucará con 100 libras, y finalmente la partida número 47 para la construcción de locales para escuelas de Sándia y Azángaro, con arreglo á la ley de su creación con 500 libras, y se han disminuido en el mismo capítulo las partidas número 38 para reparación y terminación del puente de Ilave en 100 libras, la número 41 para la construcción del puente de Ayaviri en 150 libras, la número 43 para la conducción del agua á Yotorani en 500 libras, y la número 44 destinada á las obras públicas en las provincias de Lampa, Ayaviri, Huancané y Azángaro en 50 libras, quedando las demás partidas en cantidades iguales á las contenidas en el presupuesto en ejercicio.

Hecha la comparación entre los ingresos y egresos resulta un superávit de 79,409 que se aplican al capítulo de imprevistos, con lo que á la vez queda balanceado el presupuesto.

En conclusión, vuestra comisión auxiliar de presupuesto os propone, que aprobéis el proyecto de presupuesto departamental de Puno para 1905 que en pliego aparte acompaña. Salvo mejor acuerdo.

Dése cuenta.

Sala de la comisión.

Lima, noviembre 25 de 1904.

César A. E. del Río.—Ricardo P. Morán.

El PRESIDENTE.—Habiendo leído el señor Ministro de Fomento a contestar las interpelaciones formuladas por el H. señor Alvarez Calderón, se aplaza la discusión del presupuesto departamental de Puno.

—En este momento ingresó al salón el H. señor don José Balta Ministro de fomento.

Interpelaciones al señor Ministro de Fomento.

El SECRETARIO.—Leyó el siguiente pliego de interpelaciones:

Primera:—¿Qué razones tuvo el Gobierno, al dar cumplimiento a la ley de 21 de octubre de 1893, para sacar a remate la construcción del ferrocarril de Pisco a Lima, y no aceptar de una vez la mejor propuesta entre las presentadas?

Segunda.—Si cree el señor Ministro que todas las cláusulas y especialmente la última, de las bases de licitación, son indispensables para la garantía de los intereses fiscales.

Tercera.—Si existe hoy alguna propuesta pendiente, ó alguna persona que manifieste interés por abordar esta empresa, dentro de las condiciones fijadas por la ley, y en ese caso, ¿por qué no se celebra el contrato?

Cuarta.—Si no existe propuesta pendiente, ni interesado en presentarla, cuáles son los inconvenientes que a juicio del Gobierno impiden que se presenten y la manera de salvarlos?

Quinta.—Cuáles son las cuestiones privadas hechas para la contratación de la obra, á que se refiere el señor Ministro en su nota de 18 del presente?

Dése cuenta.

Lima, 21 de noviembre de 1904.

C. A. Calderón.

El señor ALVAREZ CALDERON.—Excelentísimo señor: He creído de mi deber solicitar la presencia del señor Ministro de Fomento, á fin de procurar que se hiciera ante la Cámara un examen amplio y completo de las razones por las

cuales hasta ahora no se ha podido llegar á celebrar ningún contrato para la construcción del ferrocarril de Lima á Pisco.

En este asunto no solo está vivamente interesado el departamento de Ica, que tengo el honor de representar, sino también la capital de la República y el país todo y, de un modo especial, el Congreso, que en una serie de leyes ha manifestado su decidida voluntad de facilitar esta obra, á fin de que se realice rápidamente.

Debo declarar, así mismo, que al presentar este pliego de interpelaciones he tenido el móvil de proporcionar al Gobierno una oportunidad oficial para que explique ante el Congreso, y ante el país en general, cuáles son los verdaderos hechos ocurridos con respecto á las propuestas presentadas y cuáles son las verdaderas causas porque hasta ahora no se ha contratado esa obra.

Como Senador por Ica, y amigo político del Gobierno, era mi deber y mi deseo que se hiciera completa luz respecto á su actitud, mucho más cuando se hacían comentarios desfavorables, no solamente de parte de un periódico de esta capital, sino de mi estimable colega el representante por Ica señor Olaechea; habiéndose llegado hasta afirmar que si esta obra no se ha contratado, no ha sido porque hayan faltado propuestas convenientes, sino por las dificultades que el Gobierno ha suscitado.

Con semejante actitud el Gobierno no habría faltado, á mi juicio, á sus más claros deberes, porque si su criterio fué contrario á la última ley que elevó la cifra del interés y del capital que la nación garantiza para la construcción de este ferrocarril, el camino recto era observar la ley, pero, una vez promulgada, nada podría justificar que se entorpeciera su ejecución.

Creo, por eso, excelentísimo señor, que es de interés público que estas acusaciones se desvanezcan, y tengo mayor interés en ello, porque se ha llegado hasta á afirmar que la inconveniente actitud que se supone en el Gobierno obedece á influencias ocultas de interés con-

trarios a la realización de la obra proyectada.

Yo estaba hasta ahora en el convencimiento, porque he seguido el asunto con solicitud, de que si la obra no se había contratado era porque no había habido una propuesta decisiva que el Gobierno debiera aceptar.

Pero si es verdad que hoy existen postores listos para contratar la ejecución de esta obra, es preciso que se revelen, y que se ponga en claro si es verdad que hayan actuado ante el Gobierno esos intereses indebidos para entorpecer la marcha de una empresa, en que está interesado el país todo.

Este es un asunto de moralidad pública; por eso deseo que se proyecte completa luz sobre él, y espero que la presencia del señor Ministro aquí servirá para aclarar todos los puntos, pues debemos suponer que sus explicaciones sean tan completas como tiene el Senado derecho a esperarlas; y que en esta obra de examen y de estudio nos acompañarán todos los señores Senadores y muy en especial el honorable señor Ollachea que manifiesta, con justísima razón, vivo interés porque este ferrocarril sea rápidamente construido.

El señor OLLACHEA.—Excelentísimo señor: Después del señor Ministro se servirá S. E. concederme el uso de la palabra.

El señor MINISTRO DE FOMENTO.—Excmo. señor: Con permiso del señor Alvarez Calderón y con la venia de la H. Cámara y de V. E., antes de dar respuesta á las interpeleciones formuladas voy á contestar, minuciosamente, todos los cargos que el señor Ollachea formuló en una de las sesiones anteriores, cuando se dió cuenta de la nota que, como informe con respecto á este debatido asunto del ferrocarril de Lima á Pisco, tuve el honor de presentar á la consideración de la H. Cámara á solicitud del mismo Representante autor de las interpeleciones.

El señor Ollachea en la sesión del 18 del presente, conforme á la versión de LA PRENSA, que voy á tomar como base, no porque la considero oficial, sino porque la considero exacta, manifestó sentimiento

al declarar que si Ministro incurrió en algunas inexactitudes é hizo S. S. una salvedad, que es exacta, pues el Ministro actual no tuvo el honor de desempeñar la cartera en la época que todavía regía la ley de 1901 y en la que se presentaron las propuestas del señor García Calderón, del ferrocarril inglés y otros. Pero si eso es verdad no me libra, en manera alguna, de responsabilidad en cuanto á la información que suministré á la Cámara, porque si era inexacta porque no compulsé bien el mérito de los expedientes que obran en la materia, incurri en lamentable ligereza y si la ha sido por algún otro móvil, entonces he incurrido en más grave responsabilidad, al procurar inducir en error á esta H. Cámara.

Por ese motivo, Excmo. señor, no es posible que yo deje que corran sin contradicción las observaciones que el señor Ollachea tuvo á bien formular. Al señalar cuales son á su juicio esas inexactitudes, S. S. manifestó, analizando mi nota, que la propuesta de los señores García Calderón y Leguía, actual Ministro de Hacienda y otros, no encerraban oposición ninguna con las leyes que entonces regían.

Me voy á permitir recordar á la Cámara que entonces regían 5 leyes y que ahora rigen 6 para la construcción del ferrocarril a saber: la ley del 86, las del 88, 89, 95 y 1901. Esta última ley es la primera en que se ofrecen garantías; en todas se fueron introduciendo modificaciones, pero dejando en vigencia muchos artículos de los anteriores parcialmente derogados. Así la ley del 88 modificó los artículos 1.º y 2.º de la ley del 86 que ha quedado así práctica y totalmente derogada; pero en la ley del 88 y en las que sucesivamente se fueron expidiendo se dice: "quedan en vigencia todas las leyes anteriores con tal que no se opongan á la presente."

Por consiguiente, para analizar la conformidad ó no de la propuesta del señor doctor García Calderón, sobre la cual insiste el señor Ollachea, es necesario tomar en cuenta todas las leyes anteriores, verificar su análisis, hacer un resumen de sus partes vigentes para

BIBLIOTECA

compararlas con la propuesta del doctor García Calderón, y de esta comparación se deduce la resalta de ilegalidad de dicha propuesta.

Voy á hacer notar solamente los puntos esenciales, y no llamaré la atención de la Cámara sobre todas las inconveniencias de las cláusulas sino solamente sobre las ilegalidades que se contienen en este proyecto de contrato.

En la cláusula 3a. de dicho proyecto se pide que se declare libre de todo impuesto fiscal, departamental y municipal la importación del material que se necesite para el establecimiento del tráfico; lo que es contrario á la ley del 89 que en su artículo 1o. dice lo siguiente:

".....Autorízase al Poder Ejecutivo para que en remate ó fuera de él, proceda á contratar la construcción de la línea férrea de Lima á Pisco, concediendo al constructor los terrenos de propiedad del Estado necesarios para la vía, asparadas y estaciones y otorgándole la libre importación de los durmientes, rieles, material rodante y demás artículos destinados á la implantación y explotación de la línea."

La ley se refiere solo á la liberación del impuesto fiscal de importación, pero no á la de los impuestos y contribuciones departamentales y municipales, tanto más si se tiene en cuenta el artículo 2o. de la ley del 88.

Esta es una ilegalidad que me parece no necesita mayor demostración.

Esta cláusula 3a. dice, también, lo siguiente:

.....Queda, igualmente, exonerada de todo impuesto la escritura que se otorgue para formalizar esta concesión y útiles del ferrocarril y sus ramales considerados en conjunto ó separadamente, así como la transferencia ó venta que quisiera hacerse del todo ó parte de ellos, durante el mismo período de la concesión;

Esta parte de la cláusula es contraria á la ley del año 88 en su artículo 2o.

El 2o. dice

—Exonérase

al el material.....

pago de timbres á la escritura que el ejecutivo celebre para la construcción de dicha obra.

La exoneración de impuestos para la celebración de escrituras se reduce á la de contratación para la obra, pero no á la transferencia ó venta que quisiera hacerse del todo ó parte de ella durante el período del privilegio. No se refiere este artículo de la ley del 88 á la exoneración de todo impuesto, es solamente exoneración del pago de timbres y nada más. La cláusula quinta del proyecto del contrato dice lo siguiente:

"5a.—El Estado declara, igualmente, afecta á la garantía á que se refiere la cláusula anterior [del 6º de un capital máximo de \$ 400,000, ley de 13 de diciembre de 1901,] la renta que produzca el impuesto al consumo de alcoholes. A fin de que esta garantía sea práctica y efectiva, los concesionarios podrán exigir directamente de la compañía nacional de recaudación, ó de cualquiera otra compañía, institución ú oficina pública que haga sus veces, la entrega de la suma de que se ha de insoluto, por razón de la garantía de 6º que queda estipulado, pudiendo embargar sus fondos en el caso de que la entrega no se hiciese, con solo el mérito de la escritura de concesión.

"El Estado no podrá oponerse á ese embargo sino en el caso de que acompañe los recibos que acrediten haber pagado el porte de ese 6º, ó copia autorizada del balance de la empresa que demuestre que las utilidades de ella alcanzan ó superan el tanto por ciento ya mencionado. Para este último efecto, etc....."

Resulta de aquí que no solo se afectaba al pago de la garantía el impuesto á los alcoholes, sino que la compañía contratista del ferrocarril pretendía obtener derechos de embargo sobre las rentas fiscales. Me parece que sobre la ilegalidad é inconveniencia de esta cláusula es inútil insistir. Y lo más notable es que la compañía no es la llamada á probar que el Estado le debe, sino que después de efectuado el embargo de la renta de los alcoholes, es el Estado el obligado á probar á la compañía que no le debe.

La cláusula 10a. del proyecto de

contrato del señor García Calderón dice lo siguiente:

"10.—Los concesionarios en garantía de las obligaciones que asumen de construir la línea principal, depositarán en la caja fiscal de Lima, antes de firmarse la escritura respectiva, S. 100,000 en cédulas de deuda interna, pudiendo cobrar los intereses de las mismas, mientras dure el depósito. Esta suma les será devuelta el día en que la línea principal de Lima á Pisco, se abra al tráfico público."

Esta cláusula es contraria á la ley del año 88, cuya cláusula 9a. dice como sigue:

"9a.—El gobierno exigirá á la empresa una garantía hipotecaria ó un depósito en dinero, no menor de cien mil soles para el fiel cumplimiento del contrato que, con ella, celebre."

Los futuros concesionarios pretendían, pues, que la garantía se redujera á S. 100,000 en cédulas de deuda interna, me parece que esta cláusula es también diametralmente opuesta á las prescripciones de la ley.

La cláusula 11 dice:

"11a.—Los concesionarios quedan autorizados á transferir, en cualquier tiempo, esta concesión á la persona ó compañía nacional ó extranjera, que tengan por conveniente. En el caso de que organicen una compañía nacional, no se gravará con impuesto alguno la escritura de constitución de la misma."

Lo que es claramente contrario á la ley del año 88, artículo 2o., que solo exonera de timbre, como dije enantes, á la escritura de contrato para la construcción de la línea, no á la de constitución de una compañía que fuera cesionaria de los derechos que hubiere obtenido otra directamente del Gobierno. Temo fatigar á la H. Cámara; pero no puedo prescindir de continuar analizando, minuciosamente, el proyecto de contrato del señor García Calderón.

La cláusula 14 dice:

"14a.—Las tarifas de pasajeros y carga nunca podrán exceder de las aprobadas por el supremo go-

bierno, para la línea férrea de Lima á Ancón."

Lo que es contrario á la ley del 95 en su artículo 4o., que fué la que creó el impuesto de cincuenta centavos por cada quintal de carga que se embarcara en Pisco, en el Callao ó en algún puerto intermedio, dice:

"4o.—El gobierno fijará la tarifa de acuerdo con la empresa: siendo condición expresa que en ningún caso y por ningún motivo, el flete de las mercaderías y el pasaje de los viajeros puedan ser mayores á los que actualmente se originan por la vía marítima."

Y sin embargo el señor García Calderón propone otra tarifa, la misma que rige en el ferrocarril de Lima á Ancón.

Esta petición que se presentó en junio 6 de de 1902, sufrió el 10 de julio del mismo año ampliaciones ó modificaciones sustanciales, algunas de las cuales estaban francamente en contradicción con las leyes vigentes y con las conveniencias nacionales. El artículo 1o. de esa ampliación dice lo siguiente:

"1o.—Al exigir en la cláusula primera de nuestra propuesta, que el Estado no podrá conceder á persona ó compañía alguna la construcción de otra línea, ha sido y es nuestro propósito que esa prohibición se extienda no solo á la construcción de línea férrea sino también á cualquier otro medio de transporte, sea aéreo, automóvil y en general á cualquier otro transporte de tracción mecánica."

La ley solo da privilegio y exclusiva á esta línea férrea, ofreciendo no permitir la construcción de otra línea férrea entre los mismos lugares; pero no sería posible conceder al concesionario, sea cual fuere el privilegio no solo para el transporte de ese género, sino también para cualquier otro de transporte por medios mecánicos, incluyendo el transporte aéreo. Esta misma ampliación en la cláusula 2a. dice:

"2a.—.....Además en la misma cláusula 9a. establecemos, como es natural, que los plazos fijados no podrán correr por caso fortuito ó fuerza mayor. Ahora es oportuno indicar, que estimamos como caso de tal naturaleza la de-

mora que origine la sustanciación de los expedientes sobre expropiación, pues por experiencia reciente sabemos....."

Las demoras que se originen en el expediente de expropiación, no creo que pueden ser aceptables, ni por un momento, como casos de fuerza mayor.

Creo, Excmo. señor, que con este análisis que he hecho de la propuesta presentada por el H. señor García Calderón, he probado de una manera concluyente que era exacto lo que yo decía y manifesté en mi informe de fecha 18 del presente mes; que las propuestas presentadas no se conformaban estrictamente con las leyes vigentes. Y creo más bien que el adverbio *estrictamente* estaba demás, por inútil, debería decir simplemente que no se conformaba con las leyes vigentes; porque hay disconformidad suficiente para evitar el empleo del adverbio que se consigna en la nota informe.

Me parece inútil probar que la propuesta del señor Watson era también perfectamente ilegal; el H. señor Olachea no ha insistido sobre el asunto.

El señor OLAECHEA.—(Por lo bajo.) No he hablado de ello.

El señor MINISTRO—

".....La propuesta de los señores García Calderón, Leguía y otros se conformaba, estrictamente, á la ley de 1901, á tal punto que el gobierno no encontró fundamento para negarse á la aceptación de la propuesta, y esto lo sé porque en una de las conferencias que tuvo el presidente de la república con el señor Leguía, estuve presente y se acordó aceptar la propuesta, se puso el decreto respectivo, pero cuando fué llevado á la firma no se firmó....."

No puedo permitirme dudar, por un momento, de la verdad de estas aseveraciones del H. señor Olachea; pero como aparece que de esto se trató en el despacho del presidente de la república, debo declarar que no ha quedado de ello vestigio alguno en las oficinas de la dirección de obras públicas, que es por donde corren estos asuntos de ferrocarriles; he indagado en dicha oficina y no se me ha podido sumi-

nistrar noticia alguna sobre el particular; tal vez si el señor secretario del presidente de la república redactó el decreto, de acuerdo con el señor Ministro de entonces; pero, repito, de ello no ha quedado constancia.

Dice el H. señor Olachea:

".....En estas circunstancias cambió el personal del ministerio y entonces apareció una propuesta del ferrocarril inglés fuera de término, y para darle entrada á esa propuesta se exigió el otorgamiento de una fianza previa como medio de poner así un obstáculo á la propuesta del señor García Calderón, puesto que esa fianza no estaba exigida por la ley....."

Las propuestas que obran en el expediente, tanto del señor Watson como del H. señor García Calderón, se puede decir que son dos por cada droponente; las fechas de esas propuestas son las siguientes: propuesta del H. señor García Calderón, junio 6 de 1902. Es, pues, anterior la primera propuesta del señor Watson á la primera del señor García Calderón. En su propuesta el señor Wattson, espontáneamente, ofrece un depósito, y lo hizo adjuntando recibo de la Caja Fiscal por S. 125,000 en bonos de deuda interna para asegurar la seriedad de la propuesta; y la segunda propuesta del señor Wattson ampliando, ratificando y sobre todo estableciendo las bases definitivas que debía presentar, es de fecha 30 de junio de 1902. La segunda propuesta del señor García Calderón, ratificando ó modificando las cláusulas de su propuesta primera, es de julio 10 de 1902; por consiguiente, las dos propuestas del señor Watson son respectivamente anteriores á las dos propuestas del señor García Calderón. No habría sido, pues, de ningún modo necesario festinar trámite alguno para lograr que tuviera entrada la propuesta del señor Watson, ni necesario exigir condiciones especiales para darle cabida.

Dice el señor Olachea que esa fianza previa fué un medio de poner obstáculo á la propuesta del H. señor García Calderón, y yo voy á probar, por una parte, que no fué ese el objeto y, por otra, que esa fianza previa se anuló antes que

os señores Wattson y García Calderón se pronunciaron sobre lo que el Gobierno con gran insistencia solicitaba de ellos, esto es que modificaran sus propuestas en armonía con las bases formuladas por la Dirección de Obras Públicas.

Par un decreto supremo esta Dirección formuló las bases del contrato que debía notificarse á los dos grupos de proponentes, á fin de que manifestaran cuál era la suma que estaban dispuestos á depositar como garantía de la seriedad de sus propuestas y en qué forma iban á otorgar la garantía de cien mil soles que estatuye la ley de 1888. Me parece que el solicitar de un proponente, sea quien sea, y por honorario que se le considere, una garantía que asegure el fiel cumplimiento de lo que ofrece, no es agravio alguno, es una facultad propia del Gobierno, que la ha ejercido en toda época porque es también su deber, y á mayor abundamiento hay decretos vigentes que exigen depósitos previos antes de tramitar las peticiones sobre obras públicas. Así es que no hizo nada inusitado el Gobierno al formular las bases á que he hecho referencia.

En la petición del señor García Calderón recayó el dictamen fiscal: que en una de sus partes dice:

Prescindiendo, pues, V. E. de la reconocida respetabilidad y honrosos antecedentes de los proponentes, ha manifestado que es indispensable garantizar en lo posible el fiel cumplimiento del contrato y de esa disposición no puede deducirse agravio para ninguno de los interesados. En cuanto á las condiciones, fundamento de las propuestas presentadas, no es todavía la oportunidad de apreciarlas para deducir cual es la más ventajosa y conforme á las leyes expedidas con relación á la expresada obra del ferrocarril de Lima á Pisco. El fiscal concluye, pues, que pueda V. E. reconsiderar el decreto en lo relativo al depósito previo, manteniéndolo en lo demás por las razones expuestas; salvo mejor acuerdo.

Lima, octubre 6 de 1902.

Gálvez.

El decreto q' recayó sobre la petición del señor García Calderón para

que se le exonerase del depósito previo, fué en conformidad con la última parte de esta vista fiscal, en la que se opina porque se exonere á los proponentes del depósito previo, por consiguiente, quedaron exonerados de ese depósito.

Inmediatamente el Director de Obras Públicas comunicó á los interesados las bases ajustadas á la ley y éstos no encontraron que ninguna de esas bases fueran inconvenientes ó ilegales.

Aquí hay dos cartas que manifiestan el deseo del Presidente de la República de que se construyera el ferrocarril; de ellas se deduce que el Director de Obras Públicas tenía encargo de influir sobre el ánimo de los proponentes á fin de decidirlos á presentar sus propuestas. Dicen así:

Octubre 29 de 1902.

Mi estimado amigo:

En respuesta á su atento memorandum de ayer, me es grato agradecerle el aviso que contiene, manifestándole que solo podré contestar á la pregunta que se sirve U. hacerme después de oír á mis amigos, cuya reunión se celebrará mañana.

Soy de U. con gusto, muy afecmo. S. S. y amigo

A. B. Leguía.

Señor T. Terry:
Pte."

—
"Lima, noviembre 5 de 1902.

Mi estimado amigo:

Correspondiendo á su atento memorandum de ayer, y confirmando lo que acabo de exponer á U. de palabra, no podré dar la respuesta que S. E. ha querido que se nos exija sobre si presentamos ó no nueva propuesta en relación con el proyecto de ferrocarril entre Lima y Pisco, sino después de ponernos de acuerdo al respecto con mis socios, cosa que, debido á la ausencia del doctor García Calderón, no podrá suceder sino dentro de pocos días. Entonces resolveremos el asunto y hasta entonces ruego á U. se sirva esperarnos, si ello es conciliable con los propósitos de S. E.

De U. afecmo. S. S. y amigo

A. B. Leguía;

Al señor don T. Terry, director de obras públicas.
Pte."

Me parece, pues, Excmo. señor, que ha probado que no se ha puesto obstáculos de ningún género a la propuesta del señor García Calderón; y si he insistido tan largamente, sobre este asunto, no es porque le atribuya importancia de ningún género a que se me hayan hecho reproches infundados por el hecho de haber recordado algunos hechos históricos que no tienen valor alguno en el momento presente.

Sería tanto como si queriendo el informante manifestar un poco de erudición histórica hubiera recordado la historia de este ferrocarril a partir del año 68, comenzando por las vicisitudes que en el año 69 corrieron las propuestas de los señores Alvarez Calderón y Salinas, las peripecias del señor Alvarez Calderón cuando obtuvo la concesión para la construcción del ferrocarril, si continuando en mis detalles históricos hubiera hablado de la transferencia que dicho señor hizo al señor Ramos, de las dificultades con que éste troppezó, de la declaración de caducidad del contrato que hizo el Gobierno, tal vez intempestivamente, puesto que el señor Ramos se querreló de despojo ante la Corte Suprema y por último de las largas tramitaciones que esta querrela siguió hasta que se puso término en el año 1900; como si hubiera hablado de las gestiones de Rodil, de su viaje a Europa y de tantos detalles que en este asunto del ferrocarril a Pisco pueden citarse.

La ley de 1903 declaró en sus considerandos que no había sido suficiente ni el capital garantizado ni la tasa del fijado hasta entonces. Dice así:

“.....Considerando: Que la construcción del ferrocarril de Lima a Pisco no se ha llevado a efecto porque la garantía ofrecida por la ley de 13 de diciembre de 1901 es insuficiente para atraer el capital necesario a la realización de esta importante obra.....”

Por consiguiente, el Congreso que por medio de sus comisiones seguramente recogió todos los informes, declaró implícitamente que no eran serias las propuestas anteriores o que si esas propuestas se hubieran llevado a cabo los propo-

nentes habrían ido a un quinsastre seguro desde el momento que considerara insignificantes el capital y la garantía. Echó, pues, esa ley un manto sobre todo lo pasado.

Dice el H. señor Olaechea que el señor Payán se presentó después que se había expedido la ley del 903.

Sobre la propuesta del señor Payán no puedo ser explícito, no ha dejado vestigio alguno en las oficinas públicas; si se presentó como no puedo dudar por la aseveración del H. señor Olaechea debe haberse presentado directamente al Ministro ó al Presidente de la República. A tenor de lo que dice el H. señor Olaechea el señor Payán se presentó antes de la promulgación de la ley por consiguiente, no era posible que el Gobierno aceptara una propuesta que era a todas luces ilegal puesto que la ley del 903 no estaba perfeccionada y lo natural era que el señor Payán hubiera aguardado su promulgación.

Se hicieron, además, otras dos propuestas: una del señor Me Cuna en unión de los señores Larrabure y Unanue y Normand; propuesta muy concisa puesto que se limitaba a decir que aceptaba todas las condiciones de la ley y que esperaba que el Gobierno señalara las bases para formalizar el contrato. Esta propuesta se presentó en 27 de octubre de 1903.

Entre formular las partes vigentes de las seis leyes que existían entre formular las bases y en los demás trámites indispensables en una oficina tan ocupada como es y ha sido siempre la dirección de Obras Públicas, no tiene nada de extraño que fuera trascurriendo algunos días antes de resolver porque era necesario estudiar la fórmula del contrato que debía celebrarse, no era posible que porque decía el proponente que se conformaba con las leyes vigentes, no era posible, repito, que un asunto tan serio se resolviera con un simple decreto de dos palabras, diciendo que se había otorgado la concesión; era preciso un estudio minucioso de las leyes vigentes y era necesario también estudiar las condiciones conforme a las cuales se debía celebrar el contrato.

El 7 de noviembre se recibió el siguiente cablegrama:

A solicitud interesado participo le Logellere otorgó Legación poder Fort ferrocarril Pisco.—Candamo."

Y en la misma fecha se presentó el señor ingeniero Michel Fort, con una propuesta detallada, ajustada á la ley, al menos hasta donde es posible en una persona poco versada en asunto legales, pues no ofrecía más cláusula inconveniente entre otras de menor importancia, que aquella en que se decía que las cuestiones que se suscitaran entre el Gobierno y la compañía se sometían á árbitros.

Teniendo, pues el Gobierno en mano dos propuestas estando por un lado personas tan abonadas como las que firman la primera, y por otro el señor Fort, ingeniero competente, muy acreditado, con vastas relaciones en Europa, ocupando una posesión oficial en la Legación francesa y que tenía poder de una firma poderosa de París; qué podía hacer el Gobierno? ¿Como se habría juzgado su conducta si hubiera dado la preferencia á uno ó á otro? En esta disyuntiva, pues, se sacó la obra á licitación, que aunque aparentemente era una licitación universal y amplia, en, hecho lo era especial y particular entre los dos únicos proponentes que podían estudiar minuciosa y detalladamente las bases del contrato y que eran los que podían perfectamente determinar hasta dónde podían descender en la cifra de capital garantizado que era la base de la licitación.

El señor Olaschea no hace el análisis minucioso de las bases, pero sí llama la atención sobre la última y cree que con ella ningún proponente serio se presente.

Esa base, Excmo. señor, ha existido en todos los contratos de obras públicas desde el año 69, en todos los contratos de ferrocarriles se encuentra esa base en una forma ó en otra, pero cuando tomó forma bien clara y definida fué desde el año 96 ó 98 en que la consignaron siempre los funcionarios de entonces. Yo particularmente, soy muy partidario de esa base, durante el tiempo que fuí director de Fomento, la aplaudí cada vez que la ví incluida en algún proyecto de licitación ó

contrato y cuando alguna vez me tocó formular bases de licitación la incluí con la convicción de que hacía un bien al Gobierno y al Estado. Esa base, Excmo. señor, en buena cuenta se reduce al derecho que el Gobierno se reserva de hacer la calificación personal de los proponentes. El Gobierno se presenta ante el público universal, diciendo; necesito hacer una obra pública y ofrezco esta garantía, y el público de capitalistas puede hacer la calificación del Gobierno del Perú, puede averiguar cuales con sus antecelentes, sus recursos, el grado de confianza que puede tener en la seriedad de sus ofertas; pero el Gobierno no puede hacer la misma calificación sin esta base y la amarga experiencia en este mismo ferrocarril de Lima á Pisco me parece que la justifica más pues este ferrocarril se ha adjudicado por licitación tres ó cuatro veces y ya hemos visto el resultado; Quien sabe si por no haberse hecho la calificación personal de los proponentes. Aquí tengo, Excmo. señor, una relación de todos los contratos que me ha sido posible recoger en el día de ayer, que han sido otorgados en licitación con esta cláusula final, y en muchos de ellos se han presentado dos, tres y hasta seis proponentes así es que está visto q' ella no ahuyenta los proponentes de buena fe que no temen la calificación personal ahuyenta á los proponentes que persiguen un lucro indebido, á los oponentes de reconocida incompetencia para efectuar la obra: á esos si los ahuyenta porque entonces la calificación del Gobierno sería muy severa. ¿Qué cuenta habría dado al Congreso si sacada la obra á licitación se hubiera visto obligado á entregarla al que ofreciera mezos capital garantizado, pero al que por sus circunstancias personales ó por la organización de la respectiva compañía fuera peligroso para los intereses nacionales y para el desarrollo de estas regiones?

Para el muelle de Tambo de Mora se presentaron varios proponentes y sin embargo está puesta esa clausura, habiéndose hecho el contrato en el año 98; en el contrato para el agua potable de Colan y Paite, también está cláusula en los siguientes términos:

18.—El Gobierno no queda obligado á aceptar ninguna propuesta, ni á estimar como mejor la más baja en precio."

En el contrato del muelle de Sallaverry se dice

"20.—El Gobierno no queda obligado á aceptar ninguna propuesta, ni á considerar como mejor la más baja en su precio."

Y en el contrato para el muelle de Casma se dice también algo análogo. Todos los muelles se han otorgado por licitación, y sin embargo se ha consignado esta cláusula que al señor Olaechea le parece capaz de auyentar á los proponentes.

En el camino al Pichis se otorgó la construcción de una parte por licitación y se puso esta misma cláusula lo mismo q' en el contrato para la caza de lobos y las secciones 6a. y 7a. del camino de Chanchamayo, así como en el contrato del Muelle y Dársena de Iquitos el año 1900, la explotación del ferrocarril de Lima á Magdalena y el muelle de Pisco, y sin embargo, se presentaron varios proponentes.

Podría decirse que estas son obras de importancia secundaria en que el capital que se necesita invertir es relativamente pequeño, pero aquí tenemos también el ferrocarril de la Oroya al Cerro de Pasco, que tiene una cláusula que dice

"6a.—El Gobierno no queda obligado á aceptar ninguna propuesta ni á considerar, entre éstas, como mejor á la que ofrezca menos tiempo de explotación privilegiada."

Aunque no quiero fatigar más la atención de la Cámara, no puedo prescindir de hacerla notar que en los contratos ferrocarrileros de 1870 se incluyó esta cláusula; aquí tengo copia de casi todos los contratos de ferrocarriles que entonces se construyeron.

Vea, pues, el señor Olaechea, que esa cláusula no es inconveniente, que no impide que se presenten proponentes de buena fe y yo me prometo, en toda oportunidad que se me presente, para convocar licitaciones por medio de propuestas erradas, sin que se conozcan los proponentes, incluir una cláusula

análoga con el objeto de hacer a calificación personal.

Antes de vencerse el término de 130 días para la licitación se explicó este decreto:

Lima, 30 de marzo de 1904.

Visto los cablegramas que hace el Cónsul del Perú en Londres, y en los que manifiesta la conveniencia de prorrogar el plazo de ciento veinte días fijado por resolución suprema de 14 de enero último para recibir propuestas relativas á la construcción y explotación del ferrocarril de Lima á Pisco, por haber recibido varias solicitudes, en ese sentido, de capitalistas constructores.

Considerando:

Que la prórroga dará lugar á que se presente mayor número de propuestas, lo cual pondrá al Gobierno en condiciones de poder escoger entre ellas las más convenientes para contratar con provecho nacional la ejecución de esa importante obra;

Se resuelve:

Prorrógase el plazo mencionado hasta el 14 de julio del presente año.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

Rúbrica de S. E.

Barrios

Al señor Olaechea, no le pareció este decreto conveniente ni suficientemente fundado, y decía en forma de pregunta.

"Yo pregunto: ¿Esas solicitudes de los capitalistas de Londres han venido? El ministro dice que no ha venido ninguna. ¿Fué cierto que el Cónsul del Perú recibiera esas solicitudes? ¿Porqué no las ha recibido el Gobierno? ¿Fueron falsas? ¿Cómo entonces el Gobierno no ha tenido palabras de reprobación para ese Cónsul que lo engañó, impidiendo la celebración de un contrato de tanta importancia para la república? ¿Cómo es posible que el Gobierno no le haya exigido á ese Cónsul, que le indique quiénes fueron esos capitalistas? El gobierno ignora quienes fueron, dice el señor ministro".....

Esas solicitudes no vinieron; en mi informe no digo que el Cónsul del Perú hubiera recibido solicitudes; lo que digo es que el Gobierno

prorrogó el plazo por 60 días más su vista de tener informaciones de que habían interesados en la construcción del ferrocarril; y de estar interesados, á presentar solicitudes hay distancia considerable.

Por datos venidos de Londres, se comunicó al Ministro de Fomento, lo conveniente que era prorrogar los plazos porque se decía lo siguiente:

Ministerio de Relaciones Exteriores—N° 52.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Fomento.

Ayer recibí del Cónsul de la República en Londres el siguiente cablegrama: "Conviene prorrogar plazo propuestas ferrocarril Pisco. Conteste. Deseoso de conocer las razones en que podía fundarse esa conveniencia, se las pregunté por cable en esta forma: "Diga motivos tiene para solicitar prórroga" Hoy ha contestado lo siguiente: "Capitalistas constructores solicitan para formular propuesta, mandar ingeniero". Lo que trascribo á US. á fin de que se sirva adoptar la resolución conveniente, que espero me será transmitida á la mayor brevedad, para ponerla en conocimiento del consulado en Londres.

Dios guarde á US.

José Pardo.

Luego manifestaban interés y el interés se trasluce por el propósito de mandar un ingeniero para que estudiase la obra. "¿Por qué no las recibió el Gobierno?" Voy á decir por qué. El propósito del gobierno era que se presentase mayor número de propuestas porque con ello conseguiría mayores ventajas al fisco y la razón por que no vino el ingeniero á inspeccionar la obra se explica por este oficio que tengo agregado al expediente

N° 164—Ministerio de Relaciones Exteriores

Señor Ministro de Estado en el despacho de Fomento.

Con fecha 20 de junio último la legación en la Gran Bretaña me dice lo siguiente:

"Refiriéndome á mi oficio N° 14 de 22 de marzo último, relativo á la posible presentación de una pro-

puesta de capitalistas ingleses para la construcción del ferrocarril de Lima á Pisco, tengo el sentimiento de manifestar á US. que tal propuesta, debido á varias circunstancias, no llegará á realizarse. Los señores Price and Reeves, que al principio manifestaron grande entusiasmo por el proyecto, abandonaron algún tiempo después la idea de acometer la construcción de ese ferrocarril, tanto por no contar con la seguridad de la aceptación de la propuesta que hiciesen con tal propósito, cuanto por la circunstancia de haber recibido en esos días aviso por cable de haber sido concedida á ellos la obra del puerto y muelles de Bombay por la suma de cuatro millones de libras esterlinas".

Que trascribo á US. para su conocimiento y demás fines.

Dios guarde á US.

A. Elmore

El señor OLAECHEA—¿Qué fecha tiene esa nota señor Ministro?

El señor MINISTRO—22 de agosto de 1904.

Pregunta el señor Olaccha si fueron falsas esas solicitudes. No hubo tales solicitudes sino buenos deseos, buenos propósitos que, conforme explicaré después, tenían una razón por la cual no han sido traducidas en algo efectivo, razón fundamental en mi concepto.

Después dice su señoría: "Entonces como el Gobierno no ha tenido ni una palabra de reprobación para ese Cónsul"? No podía tener palabras de reprobación para un Cónsul que no hacía sino transmitir los propósitos que tenían algunos capitalistas respecto á la obra.

Después dice su señoría "¿Cómo es posible que el Gobierno no le haya exigido á ese Cónsul que le indique quiénes fueron esos capitalistas? El Gobierno ignora quiénes fueron lo dice el señor Ministro....."

Me va á permitir el H. señor Olacchea, que le declare que no tenía objeto hacer figurar en ese oficio los nombres de los posibles proponentes. Después dice su señoría: "Pero sin embargo el plazo se proveyó revelándose con esto que quedaban tácitamente desechadas las

propuestas hechas.....¿Por qué no se ha aceptado ninguna de estas propuestas sino que se sacó á licitación la obra de ese ferrocarril.....”

Ya he tenido el honor de exponer á la Cámara las razones por las cuales no se aceptó ninguna propuesta sino que se sacó á licitación la obra.

Dice enseguida el h. señor Olaechea: “Si no han venido las anunciadas propuestas de Londres, ¿por qué no se acepta alguna de las presentadas? ¿Qué inconveniente hay en ello si están arregladas á ley?”

No puede aceptarse ninguna de estas 2 propuestas por la sencilla razón de que el decreto de convocatoria resuelve, respecto de ellas, pues dice así: “Vistas las dos propuestas para la construcción del ferrocarril de Lima á Pisco, presentadas la primera por don Alfredo Mc. Cune, don Eugenio Larrabure y Unánue y don Julio Normand y la segunda por don Michel Fort en representación de don L. Merlet de Logelierre residente en París; y considerando.....; Se resuelve: Que la Dirección de Obras Públicas reciba propuestas cerradas.....”

A los interesados no les pareció inconvenientes estas bases, pues no reclamaron de ellas y el señor Fort me indicó particularmente que se presentaría á la licitación, y posteriormente, cuando ya desempeñaba yo el ministerio me ofreció que una vez que venciera el plazo de la licitación se presentaría insistiendo en su primera propuesta que es sustancialmente idéntica á las bases, y requerido por mí para que ampliara con su oferta me declaró que ya no podía presentarse conforme á las últimas instrucciones que había recibido de París.

En Europa se creyó generalmente que estaba hecho el estudio del ferrocarril por el gobierno, que se conocía su presupuesto, las expectativas de desarrollo de las regiones atravesadas y las entradas posibles, ó por lo menos, el costo aproximado de la obra; pero cuando se encontraron con que nada de esto había y que antes de entrar á hacer la propuesta tenían que gastar \$140,000 ó 50.000 anticipada-

mente en hacer estos estudios; les entró el desaliento y se detuvieron los posibles proponentes.

Dijo de pués el h. señor Olaechea: “Antier me dirigí donde el señor Julio Normand, que es uno de los proponentes, preguntándole si el sindicato formado por él y los señores Mc Cune y Larrabure estaría en condiciones de hacer el ferrocarril. La contestación del señor Normand fué esta: voy á hablar con el señor Mc Cune. Y en efecto habló con él y me dijo: el señor Mc Cune ha adquirido la convicción que también tengo yo de que el gobierno no tiene voluntad para hacer la concesión y q' como el capital q' se necesita para una obra de esta clase no puede estar depositado eternamente prescindido de esa propuesta por que no es de tal conveniencia el negocio que se pueda pasar por todo y soportar todo género de resistencias para conseguir la concesión; pero que no obstante si el gobierno acepta la propuesta que tiene en su poder no hay inconveniente para reanudar el negocio y continuar adelante la empresa.”

Inmediatamente que leí la edición de la mañana de LA PRENSA en que se contiene este párrafo, principalmente por la última parte dirigí una carta al señor Mc Cune que dice así:

“Lima, á 21 de noviembre de 1904.—Señor don Alfredo W. Mc Cune.—Ciudad.—Estimado señor y amigo: Según versión de LA PRENSA en la edición de la mañana del sábado último, el señor Olaechea ha dicho, en el Senado, lo siguiente: “Antes de ayer me dirigí donde el señor don Julio Normand, etc.—Interesado vivamente el gobierno, porque la construcción del ferrocarril sea una realidad, querría yo saber si es exacta, en su conclusión la versión trascrita; pues eso daría margen para que, entre despacho y el sindicato formado por U. y los señores Normand y Larrabure, pudieran llevarse á cabo las negociaciones consiguientes, que dieran por término dicha construcción.”

Sírvase excusar la molestia y recibir mis saludos mas atentoss.—J. Balta.

Y el señor Mac Cune, me contestó lo siguiente:

“Lima, Perú, november 22 and

1904.—Dear Sir, Balta: I have just received your favor of yesterday's date, in which you tell me, with reference to what was said the other day in the Senate House, that your office would be ready to start negotiations afresh, in case I should maintain the proposal to build the projected Lima-Pisco railway and should care to renew the business and take the matter up again.—I do not know what my partners will say at the present time, but personally, I have no inconvenience in declaring that I do not entertain any longer the idea of investing any money in the construction of that line. I have made up my mind, not only in view of the obstacles met with, but mainly after carefully studying the financial possibilities of such a railway, which I consider would be none, in the face of the failure that the sea traffic competition would bring to a line parallel to the coast. Therefore you may take it for granted, that if necessary to withdraw my proposal, in order to consider the others, I, myself, at least, am ready to withdraw my signature from the original document, at a moment's notice. I am, Dear Sir, yours truly. A. W. Cune.—José Balta.—Esq. City."

Por parte del Gobierno no hay inconveniente para aceptar á cualquiera de los proponentes; y puedo asegurar que he agotado por mi parte todas las frases conducentes á obtener que entren en negociaciones directas conmigo obviando toda dificultad y toda tramitación inútil.

Después de hacer preguntar al honorable señor Olachea "¿qué inconveniente tiene el Gobierno para aceptar esa propuesta si está ajustada á ley?" pregunta que está contestada con lo anterior, hace estas otras: "por qué razón está haciendo el Ministro gestiones privadas cerca de personas influyentes en los Estados Unidos? ¿Para qué busca allí capitales para este ferrocarril, si fué cierto que nuestro cónsul recibió solicitudes de capitales ingleses?"

Yo no estoy dispuesto, Excmo. señor, á hacer gestiones en todas partes para lograr que se contraten las

vías férreas, que tienen que producir la transformación de este país; si hago gestiones en los Estados Unidos, es porque me ha sido más fácil hacerlas allí, porque es mercado que estaba virgen de gestiones para el ferrocarril de Lima á Pisco y porque las que se hicieron en Londres habían fracasado.

Dice en seguida su señoría.

"¿Había exactitud en la afirmación del Ministro cuando dice: "desgraciadamente, á pesar de la activa propaganda en forma de avisos y artículos de periódicos hecha en el extranjero mediante nuestros agentes consulares, no se llegó á presentar propuesta ninguna?"

Si hay exactitud H, señor Olachea. Cuando el Gobierno saca á licitación una obra pública, aún en este país considerado en poco por los extranjeros, se apoderan inmediatamente de los decretos que se publican los representantes de los países industriales en Lima, los transmiten á sus Gobiernos y así comienza la propaganda; los Gobiernos publican en sus boletines oficiales avisos ó ciertos artículos dando á conocer al público industrial que se va á hacer una obra pública en el Perú y de estos boletines oficiales toman los avisos ó artículos cortos los periódicos industriales de más vasta circulación. Esto ha ocurrido, por ejemplo, con el concurso para el Palacio de Gobierno, las gestiones que se hicieron se redujeron á mandar á los cónsules peruanos en el extranjero folletos explicativos, y como consecuencia se han presentado varios opositores, porque inmediatamente los periódicos industriales recogieron la noticia y la pusieron en conocimiento de sus lectores. Cuando se hizo la exposición de alcohol industrial sucedió lo mismo: se mandaron á los cónsules avisos, los pusieron en conocimiento de la prensa periódica del lugar y en el acto vinieron solicitudes para exponer sus artículos. Recientemente se expidió un decreto autorizando al Ministerio de Fomento para contratar en Europa ó Estados Unidos un hombre capaz de ir á Iquitos á estudiar el saneamiento de esa ciudad, y ejecutarse las obras necesarias; y por un descuido ex-

aplicable en las oficinas, y sobre todo por la convicción profunda de que esos decretos tienen gran resonancia, no se trascribió á los cónsules; y también por otra razón adicional, porque teníamos entonces un agente sanitario en Londres: el señor Barton, el cual tenía la obligación de cumplir estos encargos especiales; pues bien, al cabo de poco tiempo vinieron solicitudes bastantes, tal vez llegarán á 20, para dejarme perplejo y para dar por resultado que hasta ahora no se sepa á quien elegir, porque todos están recomendados por personas de competencia, de manera que la única dificultad estriba en la elección.

El señor Olaechea. [por lo bajo] A la suerte.

¿Cómo había sido esto H. señor Olaechea? De una manera muy sencilla: todos los postulantes indican de donde han tomado el dato unos dicen del Engineering News, otros del Engineering and Mining Journal, muchos del boletín de alguna sociedad de ingenieros, y así os demás. De tal manera que es la prensa industrial especial la que ha tomado los datos y los ha hecho circular entre todos sus lectores. Pero para el ferrocarril de Lima á Pisco se ha hecho mucho más, no se ha limitado á la espera de esa propaganda natural, que se produce con más energía que cualquiera propaganda que pueda hacer el Gobierno, sino que se redactó un pliego que se titulaba: Datos referentes del ferrocarril de Lima á Pisco, un aviso, conteniendo las bases y se distribuyó uno y otro, profusamente á todos los cónsules; y algunos cónsules de ciudades insignificantes, como el de New Post, por ejemplo, sin haber tenido conocimiento oficial, porque á una ciudad de ese género era inútil mandar solicitudes de propuestas para la construcción del ferrocarril, pidió las bases; ¿cómo había sabido su existencia? Por la prensa periódica. Este cónsul escribe lo siguiente:

"Habiéndome enterado de que está para construirse un ferrocarril de Lima hacia Pisco, tengo la honra de pedir de V.E., se sirva mandarme todas las informaciones acerca

del proyecto de modo que tenga oportunidad de comunicar con las manufactureras de rieles....."

El pedido se satisfizo en el acto. El hecho de que capitalistas de Londres hubieran manifestado interés, indica que el cónsul recibió aviso; el hecho de que el cónsul en Amberes manifestara que hay capitalistas Belgas que se abstienen de entrar en este negocio, á pesar de que cuentan con capitales para construir otros ferrocarriles, según oficio que tengo á la vista, manifiesta que en Amberes se dió á conocer esta obra; la carta particular del señor Higginson, que tengo á la mano.

Ya le escribo oficialmente sobre el ferrocarril de Lima á Pisco "..... y otra vez toco este punto para qué cuando envíe U. nuevos avisos para propuestas, remita los planos del ferrocarril que se ha de construir, siempre que sea posible. No se necesitan sino fotografías de esos planos. —Hoy vino otra persona que puede enviar propuestas para el ferrocarril indicado; pero si se decide á estudiarlo requiere ver los planos, pues de otra manera no haría propuesta....."

Esta carta la recibí el 22 de mayo de 1904, y aunque hubiera habido partida en el presupuesto disponible para hacer estudios y planos, materialmente no había tiempo. Está viendo, pues, el H. señor Olaechea que se han hecho bastantes gestiones al respecto.

Continúa su señoría diciendo:

"Está viendo pues el mismo señor Ministro que la convocatoria á licitación es ilusoria, que no tiene resultado ninguno; y, sin embargo, nos dice que vá á hacer nueva propaganda, á convocar á nueva licitación, lo que quiere decir que no ha aceptado ni aceptará los propuestas sin esa licitación. ¿Esto es serio? ¿Es compatible con la seriedad del Gobierno dejar propuestas concretas por darse el gusto de provocar una nueva licitación? No Excmo. señor; por consiguiente, lo práctico, en vista de esta situación, sería decirle al señor Ministro de Fomento que se deje de licitaciones, que se deje de entorpecer la realización de esta importante obra, de la

que Lima espera grandes beneficios, y que concluya de una vez con un decreto ó una resolución de dos líneas declarando que acepta algunas de las propuestas presentadas ó que aceptará alguna otra sin licitación,....."

No hay propuesta concreta ninguna, H. señor; y en mi oficio decía lo siguiente:

Sin embargo, se propone el Gobierno hacer un esfuerzo más convocando á una nueva licitación por plazo prudencial; pero si en los días que trascurren hasta que se publiquen las nuevas bases se presentara algún proponente no trepidarían S.E., el Presidente de la República y el suscrito, en celebrar, con estricta sujeción á las disposiciones legales, inmediatamente el contrato de ejecución de esa vía.

El ofrecimiento que hago es lo que el H. señor Olaschea pide, al fin de su discurso, que el H. Senado me solicite.

Pero diga algo más que no puedo pasar por alto.

".....por consiguiente, lo práctico, en vista de esta situación, sería decirle al señor Ministro de Fomento que se deje de licitaciones, "que se deje de entorpecer la realización de esta importante obra...."

Muy lejos he estado Excmo. señor, de entorpecer nunca la ejecución de esta obra; cuando fui Director de Fomento no tenía nada que ver con los ferrocarriles, y, sin embargo pero la profunda convicción de que obras de este género son, entre otras medidas, las que pueden conducir á nuestro país á un gran progreso hizo gestiones, no como Director de Fomento sino particularmente, ante personas que creí interesadas. Como prueba de que me preocupaba la construcción de este ferrocarril, tengo aquí una carta, fechada en diciembre de 1903, del señor Berninzon, al cual me dirigí, aunque, repito, yo era Director de Fomento, no director de Obras Públicas y no tenía por que ocuparme de estos asuntos; sin embargo, á la adición profesional ó el deseo de ser útil al despacho en el cual prestaba mis servicios, me hizo dirigir esta carta preguntándole cuáles eran los datos, y en general, cuáles eran los

gastos que imponía á la carga y pasajeros la vía marítima. Además de eso, siendo muy amigo como soy del señor Fort, repetidas veces lo entusiasmé para que presentara propuestas, repetidas veces le dije que en el Gobierno hallaría la mejor buena voluntad, desde el Presidente de la República hasta el Director de Obras Públicas para celebrar el contrato; que había oído conversaciones á este respecto y podía asegurarle que una propuesta que presentara modificando las bases y disminuyendo ligeramente la suma de S. 500,000, ó tal vez sin disminuirla, sería aceptada por el Gobierno, en el caso de que no se presentara otro proponente.

Creo Excmo. señor, que he dado respuesta á todas las observaciones que hizo el H. señor Olaschea al informe pasado por mí el 18 del presente mes.

No terminaré sin declarar que encuentro muy explicables los errores de apreciación del honorable señor Olaschea que no ha podido compulsar como yo todos los documentos que hay en este expediente, que no ha podido seguir como yo primero de lejos, cuando fui director de fomento, y muy cerca después, siendo Ministro, el proceso de este asunto.

Cuando su señoría encarga que se me diga que me deje de licitaciones se olvida de que la ley faculta al Gobierno para celebrar el contrato con licitación ó sin ella.

La ley del año 1886 establece la licitación, como única forma, la de 1895 modifica ese artículo, pero la primera manifiesta claramente que el propósito del Congreso es que se intente primero la licitación conformándose en eso al decreto reglamentario del año 1869 en el cual se establece que en toda obra pública se intente primero la licitación.

Voy ahora á emprender la segunda parte de mi tarea, voy á contestar las interpelaciones del honorable señor Alvarez Calderón.

La primera dice:

"¿Qué razones tuvo el Gobierno al dar cumplimiento á la ley de 21 de octubre de 1893, para sacar á remate la construcción del ferrocarril de Pisco á Lima y no acep-

tar, de una vez, la mejor propuesta entre las presentadas?"

Si se hiciera un resumen de todo lo que he dicho anteriormente quedaría contestada esta interpelación, pero pueden agregarse las razones que he dado en tres categorías, la primera legal desde que la ley autoriza á hacer el contrato con licitación ó sin ella, la segunda de conveniencia pública desde que la ley de 1901 dice que se garantizarán hasta £ 400,000 y la de 1903 sube hasta 500,000, la conveniencia pública exige que no se alcance ese máximo y el modo de conseguirlo es la licitación; y la tercera de buen régimen administrativo, pues éste exige que si se presentan dos propuestas no dar la preferencia arbitrariamente á alguna de ellas, y sería muy merecedor de censura el Ministro que procediera de ese modo. Si son iguales no hay razón suficiente que alegar para la preferencia desde que las dos están conforme á la ley y ofrecen las mismas garantías de seriedad. Muy difícil era decir cuál de las dos propuestas era la mejor, la del señor Mc Cune y otros era una propuesta sintética, se presentaba diciendo, acepto las condiciones de la ley y formule el Gobierno las bases del contrato que yo estudiaré; por consiguiente, el Gobierno no podía saber si el señor Mc Cune aceptaría ó no las bases que propusiera. No se podían, pues, comparar las propuestas, eran cantidades heterogéneas, más bien dos quebrados con distinto denominador, el Gobierno tuvo por eso que reducirlos á un común denominador, el denominador era la licitación, los numeradores habrían sido las propuestas que se presentaban.

La segunda interpelación dice:

"¿Si cree que todas las cláusulas de las bases de licitación y, y especialmente, la última son indispensables para la garantía de los intereses fiscales?"

Algo he dicho ya con respecto á esto, sin embargo, me parece conveniente insistir algo más.

• Cuando su señoría me pregunta si creo conveniente todas estas bases, yo le debo contestar afirmativamente, sí: son convenientes. Quizá

si alguna es susceptible de ligeras modificaciones toda vez que hasta los cuerpos tienen sus excepciones, las cláusulas de un contrato pueden tenerlos también, y si alguna de ellas mortifica á cualquier proponente es fácil pedir que se varíe.

La cláusula final es indispensable; no puede el Gobierno privarse del derecho de hacer la calificación personal de los proponentes. Pero hay una respecto de la cuál se han hecho observaciones, no por los proponentes sino por interesados inéditos en el asunto y es la 26 que dice:

"Queda estipulado entre el Gobierno y el concesionario que los gastos de explotación no excederán del 60 por ciento del producto bruto, de tal modo que se considerará como rendimiento neto, invariablemente, el 40 por ciento del bruto."

Esta cláusula á los no versados en asuntos de este género, indudablemente que les tenía que llamar la atención, pero es que las cláusulas de un contrato no pueden juzgarse aisladamente, es indispensable tomar en cuenta todas las otras, y la 25 dice así:

"El servicio de interés del capital garantizado, se hará por semestres vencidos, completándose la cantidad que falte para el 7 por ciento anual, después de computado el rendimiento neto de la línea."

Me parece que esta interpreta fielmente los propósitos del legislador; no es posible suponer que el Congreso haya resuelto que el Gobierno no ofrezca el 7^º para que se haga una línea férrea que va á producir pérdidas, es natural que las comisiones del Congreso hayan compulsado todas las expectativas de tráfico y demás para llegar al convencimiento que el ferrocarril de Lima á Pisco, no va á dejarlas. Pero hay una cláusula en la ley del año 1895 que salvo todas las dudas al respecto; dice que se gravará con 50 centavos el quintal de carga que se transporte del Callao á Pisco ó viceversa; se castiga, pues, con cierto sobre flete adicional el transporte de la carga por la vía marítima, por consiguiente, es de suponer que el Congreso quiso que la explotación de esta línea no dejara

pérdidas, obligando á los embarcadores de carga y á los pasajeros á optar por la vía más barata que tendría que ser el ferrocarril.

Pero vamos á ver cómo se cumpliría esta cláusula en la práctica. Es necesario que deduzcamos el rendimiento neto de la línea y que lo que falta para completar el 7% lo erogue el Gobierno.

Esto supone una intervención minuciosa por parte del Gobierno, honrada, activa, muy difícil de conseguir, supone también una honradez acrisolada por parte de la compañía, supone que se trastornen completamente las leyes que rigen el interés privado, supone que la compañía que venga á hacerse cargo del ferrocarril no sea como todas las del mundo, como la que construyó el ferrocarril de Arica á Tacna, que también tuvo una garantía y produjo bastantes mortificaciones al Gobierno de esa época.

Toda compañía, cuando tiene capital garantizado, de lo primero que se preocupa es de recargar la cuenta de ganancias y pérdidas y descargar la cuenta de capital; por ejemplo, se trata de construir una obra en la línea férrea, cuyo costo debía pasar á la cuenta de capital, pues no sucede así, sino que la compañía lo traslada á la cuenta de ganancias y pérdidas, y resulta que un ferrocarril que debía producir utilidades, produce pérdidas si su capital es garantizado; de manera que este sistema de protección á los ferrocarriles no es el más conveniente por los entorpecimientos, mortificaciones y pérdidas que ocasiona á los Estados; pero ya que existe una cláusula en la ley en la que se garantiza el capital invertido, era necesario procurar que su cumplimiento fuera una operación sencilla, que no necesitara grandes conocimientos en los interventores, que fuera fácil para impedir todos los fraudes que en materia de gastos pudiera hacer la compañía, y es por eso que se consignó la cláusula que dice que el 60% de las entradas se considerará como gastos de explotación y el 40% como utilidad, de manera que si son S. 100,000 los que entran, 60,000 serán de gastos de explotación y

40,000 de utilidad, y con esta última suma se verá el tanto por ciento que el Gobierno tiene que erogar para llegar al 7%.

Puede ser que el 60% no sea la cifra que convenga, pero esta cifra se ha tomado teniendo en cuenta los gastos de explotación y utilidad que imponen otras análogas de nuestro país y del extranjero. En el Uruguay, por ejemplo, ciertas líneas producen el 45% de gastos de explotación y el 55% de ganancias. En otros países, como en Chile, donde la administración ferroviaria es defectuosa, los gastos de explotación son hasta el 80%. En el ferrocarril de Pisco á Ica hay un 60% de gastos de explotación y un 40% de utilidad, ¿no era racional consignar el 60%? ¿No era esta la cifra más aproximada? Suponiendo que no hubiera sido el 60% sino el 55, resultaría que el Estado estaría gravado con un 5% más; pero ¿qué importa ésto á trueque de tener tranquilidad á ese respecto; y si hubiera sido el 65, ¿qué le importa á una compañía, una diferencia tan pequeña cuando está segura de que no tendrá cuestiones con el Gobierno porque el avalúo del producto total de la línea es de lo más sencillo, pues basta contar el número de boletos y las guías de carga transportada. No obstante, todavía esta operación habría sido ocasionada á fraudes, porque en materia de venta de boletos y de productos de fletes pueden cometerse muchos, pero más pueden cometerse en materia de gastos. Estaban, pues, con este procedimiento salvados los intereses del fisco y asegurada la tranquilidad de la compañía.

Creo que con respecto á ninguna otra cláusula se han hecho observaciones aparte de las que dejo salvadas.

La tercera interpelación dice: "¿Si existe hoy alguna propuesta pendiente ó alguna persona que manifiesta interés por abordar esta empresa dentro de las condiciones fijadas por la ley, en ese caso, ¿por qué no se celebra el contrato?"

Acabo ya de manifestar que en la actualidad no existe propuesta ninguna pendiente y que tampoco

existían después de la fecha en que se expidió el decreto convocando á licitación, porque ese decreto era la resolución de las propuestas presentadas.

La cuarta dice:

"Si no existe propuesta pendiente ni interesado en presentarla, ¿cuáles son los inconvenientes que, á juicio del Gobierno, impiden que se presenten, y la manera de salvarlos?"

Los inconvenientes que á juicio del Gobierno han impedido que se presenten proponentes para este ferrocarril, son de dos clases: los de la primera clase felizmente han desaparecido, como voy á explicar. Cuando se convocó la licitación, el Presidente de la República estaba afectado de una enfermedad incurable y cuando trascurrían los meses del plazo de la licitación, el Presidente murió y lo reemplazó un interino; sobrevino el periodo electoral y en un estado de intranquilidad semejante, ¿era posible suponer que se presentaran proponentes extranjeros, cuando en el estado normal de la marcha de las instituciones siempre produce tanta desconfianza el estado político de nuestro país? ¿Era posible suponer que en esa época eleccionaria y con un Presidente interino hubieran seguridades y garantías de que se cumplieran las condiciones del contrato? No. Felizmente esa situación ha desaparecido y no debe sorprendernos que la confianza renazca en los Estados Unidos y Europa, pues los ingresos del presupuesto han aumentado, y la tranquilidad pública se ha consolidado de manera que no habrá capitalista, que teniendo interés en la construcción de este ferrocarril pudiera trepidar un momento en emprender el negocio.

Pero hay otro inconveniente que desgraciadamente no puede decirse que ha desaparecido: es el relativo á la falta de estudio de esa obra. Yo creo, Excmo. señor, que solo puede lograrse el progreso de un país siguiendo, para obtenerlo, los procedimientos industriales y comerciales; no es posible suponer por un momento que un Estado, un Gobierno se sustraiga á las leyes que rigen las transacciones comerciales y industriales. Que un

Banco se presente á varios capitalistas, diciéndoles: yo garantizo tanto de interés sobre tal capital para un ferrocarril que se construya de tal ó cual parte, seguramente que no conseguirá capitalistas; pero si dice: yo deseo construir este ferrocarril y se presenta el negocio con todos sus detalles: que tiene tal longitud la línea, que impondrá tantos gastos y que probablemente producirá tal rendimiento aproximadamente y que, además se garantiza el 7 por ciento de interés al capital que se invierta, seguramente que encontrará capitalistas. Ese es el procedimiento industrial y comercial, porque todo el que desea hacer negocios los presenta claros y detallados. ¿Por qué se ha de sustraer un Gobierno al poder de esa ley? ¿Por qué si el Gobierno del Perú dice á los cuatro vientos solamente que ofrece el 7 por ciento de interés del capital que se invierta van á acudir presurosos los capitalistas de Londres y de París á construir esos ferrocarriles? Suponiendo que á los capitalistas de Lima se les propusiera construir un ferrocarril en Abisinia ó en Venezuela, es posible suponer que porque el Gobierno de esos países ofreciera una garantía encontrara aquí los capitales! ¿cuándo sobrarán?

En todos los países nuevos cuando pretenden construir ferrocarriles garantizados, los gobiernos no se limitan á indicar la garantía que acordarán al capital invertido, sino que suministran todos los datos sobre el desarrollo probable de las regiones intermedias que va á cruzar el ferrocarril, porque no es posible que nadie se anime á construirlos solamente porque se diga que va haber tráfico sino que hay que demostrar la existencia de abundantes recursos naturales conforme á estudios previos: los campos que puedan irrigarse, las minas que puedan explotar, es decir, el género de explotaciones que el paso del ferrocarril provocará; y así es posible que se encuentren capitalistas que acometan la obra y no diciéndoles sencillamente que va á garantizarse el capital que se invierte en ella.

En sus colonias los países europeos cuando ofrecen un interés al

capital de inversión lo adicionan con subvenciones en dinero y con grandes concesiones, de terrenos, y hacen todos los sacrificios imaginables para que esas regiones sean atravesadas por ferrocarriles.

Para la construcción del ferrocarril de Montreal á Vancouver el gobierno inglés entregó 25.000,000 de dólares y 25.000,000 de acres de terrenos tan llanos y tan fértiles que el ferrocarril tiene líneas rectas de 1000 kilómetros y que han llegado á producir 18 hectólitros de trigo por acre cuando los próximos de Estados Unidos no han producido sino 12 y esos terrenos que comenzaron á venderse á un dólar el acre han llegado á alcanzar el precio de 100 y 200.

El Gobierno belga para su ferrocarril en el Congo entregó veinte y cinco millones de francos y garantizó el capital, y ha tenido después que erogar 10 000,000 más.

Sería larga la relación de los esfuerzos que hacen todos los países nuevos ó los antiguos en sus colonias para construir ferrocarriles en sus respectivos territorios.

Yo creo que en materia de concesiones ferrocarrileras estamos aun en la infancia.

En el año 64 se dió una ley garantizando el 7 por ciento sobre los ferrocarriles que el Gobierno creyera conveniente construir ¿y qué ferrocarril se ha construido en virtud de esa ley? Ninguno; todos nuestros ferrocarriles lo han sido á costa del Estado.

Aquí solo pueden construirse por el capital privado ferrocarriles productivos como el de Eten á Chiclayo ó el de la Oroya al Cerro de Pasco; pero esperar que puedan construirse garantizando solamente el capital es esperar lo imposible. Es necesario convencernos de que si queremos cruzar el país con ferrocarriles será necesario imponernos sacrificios haciendo algo como lo hecho por México que para construir 12,000 kilómetros de ferrocarril ha tenido que invertir 112 millones de pesos oro ó que hacer lo que han hecho los Estados Unidos que para atravesar sus soledades del Oeste han tenido que entregar enormes extensiones de terrenos donde se han levantado onulantas

ciudades al paso de los ferrocarriles.

La 5a. interpelación dice así:

"Cuáles son las gestiones privadas hechas para procurar la contratación de la obra á que se refiere el señor Ministro en su nota del 18 del presente?"

Al contestar las observaciones del señor Caechea, creo haber manifestado que aun siendo director de Fomento, y sin obligación moral ni oficial ninguna hice gestiones para la construcción de este ferrocarril. Y estos fueron no solamente las que he enunciado ya con el señor Fort sino también con el señor de Lantrec quien vino comisionado por la casa Vandervilt y habiéndome dicho que estaba deseoso de llevar á la casa algún negocio, le presenté el ferrocarril de Lima á Pisco.

Me parece que al mismo tiempo alguien le señaló el ferrocarril á Chinbote, y entonces proporcioné todos los datos necesarios para que estudiara este también pero posteriormente abandonó el servicio de la casa Vandervilt y reside en París, donde creo haber visto en algunas revistas francesas artículos muy interesantes firmados por él.

Después, una vez que me hice cargo del ministerio, una de mis mayores preocupaciones fué la construcción del ferrocarril de Lima á Pisco, y tuve con tal objeto varias conferencias con mis compañeros de gabinete y el Presidente de la República; y el señor Quintana que era entonces Ministro de Gobierno puede asegurar que repetidas veces hemos hablado de este asunto en que él se manifestaba muy interesado, pero no lo estaba más que yo.

Entonces insistí con el señor Fort para que presentara una nueva propuesta y, por último, le arranqué la oferta de que presentaría ó insistiría en su primitiva, y el resultado de estas gestiones ya lo he expresado á esta H. Cámara.

Sabiendo que se dirigía á Estados Unidos el Sr. José M. Irigoyen le dirigí una carta que tengo á la vista.

Dice así:

"Lima, á 3 de agosto de 1904.— Señor doctor don José María Irigoyen.—New York.—Estimado ami-

go: Aprovechando de su estadía en este importante centro comercial, me dirijo a U. á fin de que ejerza todas sus influencias, con los capitalistas norteamericanos para interesarlos en la construcción del ferrocarril de Lima á Pisco. Para este efecto le remito copia de las varias leyes expedidas, así como el impreso que contiene las bases de contrato formuladas por el Gobierno en enero de 1904, bajo las cuales se haría la respectiva concesión. Encontrará U., asimismo, adjunto otro impreso que proporciona datos de utilidad para los capitalistas que se interesen en la construcción de esa línea. No dudando que U. pondrá al servicio de esta obra todo el vivo interés que reclama asunto de tan vital importancia, me ofrezco, nuevamente, su amigo y S.S.—*J. Balta*”

Hay algo más. En el mes de agosto más ó menos me fué presentado por el señor Ludowieg un representante de la casa Krup, quien sabedor de que habíamos entrado en el periodo de la construcción de ferrocarriles, quería que el Gobierno se comprometiera á adquirir algunas cantidades de rieles; yo le manifesté que no era el momento oportuno y que había, en mi concepto, algo más; que la casa Krup, no debía limitarse á vender rieles, sino á construir los mismos ferrocarriles y que el ferrocarril de Lima á Pisco garantizado por el Gobierno debería merecer su atención; me ofreció ocuparse detenidamente del asunto. Por último, con el señor Watson, representante de la compañía inglesa del ferrocarril á Chorrillos, he tenido algunas conferencias con ese objeto; este señor se presentó tres días antes de vencerse el plazo de licitación, esto es el 11 de julio, pidiendo prórroga, á la que tuve que negarme porque una nueva prórroga habría producido mal efecto en cuanto á la seriedad de los actos del Gobierno y porque también habría podido lesionarse los intereses de posibles proponentes.

Pero habiéndose iniciado debate, con respecto á este asunto, cuando informé por escrito á la H. Cámara — á pedido del H. señor Alvarez

Calderón, y habiéndose asegurado entonces que había en Lima proponentes, llamé en el acto al señor Payán y le pedí que me dijera si estaba dispuesto á presentar ó ratificar su antigua propuesta, que yo no conocía; no obtuve otra respuesta sino que pensaría en el asunto. Respecto del señor Mc. Cune acabo de leer la carta que le dirigí y la respuesta que me dió; y en cuanto al señor Normand he tenido que molestarlo dos ó tres veces sobre este asunto y me ha ofrecido que haría lo posible para ver si se podía llevar á cabo la obra con capitales ingleses.

No he omitido, pues, medio ni esfuerzo á mi alcance ahora y antes, para que sea un hecho este ferrocarril.

En mi oficio de 18 del presente mes decía:

“Sin embargo se propone el Gobierno hacer un esfuerzo más convocando á una nueva licitación por plazo prudencial;”

Creo haber manifestado que la causa principal para que la licitación no tenga aceptación ha desaparecido.

“pero si en los días que trascurren hasta que se publiquen las nuevas bases se presentara algún proponente, no trepidaría S.E., el Presidente de la República y el suscrito en celebrar con estricta sujeción á las disposiciones legales, inmediatamente, el contrato de ejecución de esa vía.”

Me ratifico, Excmo. señor, en lo que dije entonces; estoy dispuesto á celebrar un contrato para la construcción de esa vía con el proponente que se presente, con tal de que dé todas las seguridades compatibles con lo que tiene derecho de exigir el Gobierno.

Pero agrego al final.

Si esto último no tuviere lugar la propaganda que se haga para la licitación será tal que no quede duda, sino hay éxito de que las leyes referentes á este Ferrocarril adolecen de algún defecto fundamental que será necesario subsanar.”

Efectivamente, Excmo. señor, si se convoca á nueva licitación porque no se presenta ante ninguna propuesta directa, pienso hacer una propaganda muy activa

y enérgica; al efecto me propongo llevar á cabo un estudio rápido de la vía, aunque no principalmente desde el punto de vista técnico, sino especialmente desde el punto de vista financiero. Se editará entonces un libro que tenga como primera parte la legal, es decir, la parte vigente de la ley es; como segunda parte la técnica, principalmente los planos que, aunque sea á la ligera, se levanten y los cálculos de cortes y terraplenas y de obras de arte; como tercera, la financiera, es decir, el costo, los gastos de explotación, los productos y recursos de las regiones atravesadas y en última parte la constituirían las bases conforme á las cuales el Gobierno celebraría el contrato. Este libro, traducido al inglés y al francés, creo que haría la propaganda más intensa que pueda hacerse, y esa es la forma en que pueden hacerse las de éste género, sin contar con la propaganda espontánea, que la creo muy extensa, y de que dice mérito hace poco. Me parece que se facilitará y hará más efectiva esta propaganda espontánea, mandando estos folletos traducidos al francés y al inglés á los consulados europeos; y no harán tanto los cónsules en favor de la idea, como lo que hagan los periódicos industriales y científicos al insertar en sus páginas parte del contenido de la publicación oficial, así como el plano, aunque sea en muy pequeña escala, para dar á saber donde está el ferrocarril, porque probablemente muchos capitalistas no saben donde está el Callao ni Pisco. Pero si la propaganda en esta forma no diera los resultados que deseamos, tendremos que llegar á la conclusión de que hay defectos fundamentales en la ley que es necesario subsanar; entonces vendría bien hacer un estudio detenido de las leyes vigentes, y me parece que el que desempeñe la cartera entonces, hará todo lo posible para que pueda presentarse á la Legislatura de 1,905, por ejemplo, ó si esta negociación fuera arrastrándose á una Legislatura posterior á la de 1,905, un proyecto de ley que reforme las leyes actuales.

Creo, Excmo. señor, haber dado contestación tanto á las observa-

ciones del H. señor Olavechea, cuanto á las interpelaciones formuladas por el H. señor Alvarez Calderón; pero si todavía alguna duda existiera y alguno de estos dos señores ú otro H. Senador quisiera hacer alguna nueva observación ó interpelación, estoy dispuesto á absolverla inmediatamente que se formule.

El señor OLAECHEA.—Excmo. señor: Debemos á la feliz iniciativa de mi distinguido colega el H. Senador por Ica, haber escuchado las importantes declaraciones que nos ha hecho el señor Ministro de Fomento en relación con el desgraciado asunto del ferrocarril de Lima á Pisco; y digo desgraciado, sin que yo sea el primero que use este calificativo, porque mi estimado colega lo usó en la sesión anterior refiriéndose á la ley de octubre de 1903.

El departamento de Ica que yo tengo el honor de representar, Excmo. señor, no puede salir de la decadencia dolorosa en que se encuentra, sino mediante dos grandes beneficios, dos grandes cosas para lo que se necesita la cooperación eficaz y decidida del Gobierno: estas son: proporcionarle agua segura y abundante para regar sus fertilísimas llanuras; y un ferrocarril, que lo ponga en contacto con la capital de la República. El departamento de Ica, con excepción de la provincia de Pisco, tiene la gran desgracia de poseer unos ríos pobres, cuyo caudal en las épocas estivales es muy contingente, unas veces escaso y otras absolutamente negativo; raros son los años en que esos valles cuentan con el agua suficiente para fertilizar sus campos.

He dicho que además del agua necesita un ferrocarril y no es preciso manifestar al Senado las conveniencias de esa línea. No necesito tampoco manifestar los grandes beneficios públicos que está llamando á proporcionar, porque el Congreso, como ha dicho el Sr. Ministro de Fomento, en ocho ocasiones sucesivas ha expedido leyes protectoras, manifestando con ellas su decidido interés porque se contrate esa línea y para que se haga en el

país esa importante y necesaria obra pública.

Tratándose de la irrigación de Ica, el actual señor Ministro de Fomento aquí presente, ha hecho esfuerzos dignos de la mayor recomendación: ha dedicado sus desvelos al estudio de este importantísimo problema, se ha demostrado diligente y generoso para proveer á los primeros gastos para el estudio de este gran secreto de la naturaleza, de esta gran conquista, dire mejor, y debo declarar, porque así lo merece un funcionario inteligente, un profesional tan distinguido como él y tan penetrado del espíritu moderno, que ha comprometido la gratitud del departamento de Ica. En esta ocasión solemne, Excmo. señor, en nombre de aquel departamento y procediendo en justicia, tengo el gusto de expresar al señor Ministro que cuenta con la gratitud de todos esos pueblos.

Desgraciadamente no puedo expresar lo mismo tratándose del segundo beneficio—la línea ferrea. No voy á decir ya que el señor Ministro ha sido olvidadizo, que ha desatendido esa necesidad: por primera vez y por lo que ha expresado he conocido los trabajos que ha desplegado su señoría para realizarla, y veo con placer que ha estado animado de iguales propósitos que respecto al problema de la irrigación.

Nada de lo que el señor Ministro de Fomento nos ha revelado aquí nos ha sido conocido á los representantes de Ica, á lo menos á mí, ni al Senado, el cual á petición del señor Bernaldes en la legislatura ordinaria solicitó del Ministerio de Fomento el envío de todos estos datos que hoy se hacen conocer, y que desgraciadamente no llegaron jamás.

Se explica, Excmo. señor, que ignorando el empeño desplegado por el señor Ministro de Fomento en este asunto, hubiera creído yó que lo había olvidado, y que esta gran necesidad no había tenido la fortuna de ser atendida como lo había sido la de la irrigación. Hoy me complazco en declarar, porque se tributar justicia á quienes la merecen, que en este caso, como en el anterior, el señor Ministro ha cum-

plido con su deber; pero con la misma franqueza declaro también que no estoy de acuerdo con su Señoría y que las declaraciones que ha hecho en esta Cámara me han helado la sangre, como Representante por Ica, pues he llegado al convencimiento de que no veremos jamás realizado el ferrocarril de Lima á Pisco.

El señor Ministro nos ha dicho cuántos esfuerzos despliegan, cuántos sacrificios se imponen, países como Inglaterra y otros para construir ferrocarriles en sus colonias, nos ha hablado de las grandes concesiones de terrenos que hacen y nos ha dicho que es una ilusión pensar que con leyes como las que han dado nuestros desgraciados congresos se pueda ver realizado este ferrocarril; y sin embargo, en esas desgraciadas bases de licitación con que tanto se encariña el señor Ministro, se propone obtener principalmente una rebaja, una reducción así en el capital garantizado como en el interés que la ley garantiza al proponente.

No soy yó quien ha interpelado al señor Ministro de Fomento. Hace algunos años que soy representante y no he interpelado jamás á Ministro alguno, porque he temido que se atribuyera á mis interpelaciones una intención distinta á la que las inspiraba. Yó no he querido que el señor Ministro y el Gobierno creyeran que al formular interpelaciones tenía el propósito de suscitar dificultades ó crear conflictos: ha sido el Honorable señor Alvarez Calderon el que ha interpelado. Yó aprovechando de su iniciativa solo tuve el honor de expresar el otro día que en el informe del señor Ministro, expedido á petición del mismo representante, encontraba algunas *inexactitudes* y no veo por que ésta palabra haya podido mortificar á su señoría, desde que ella no entraña ni una ofensa ni un *reproche*.

Yó le agradezco perfectamente á su señoría la atención que me ha dispensado al contestar á mi discurso ocasional del otro día y que dice haber leído en un periódico, antes de responder al H. señor Alvarez Calderón, cuyas interpelaciones han determinado la presencia

del señor Ministro en el Senado. Valiéndome de una frase ó aforismo vulgar, le diré á su Señoría, porque viene bien aquí, que la carta del señor Ministro tiene sobre para el señor Álvarez Calderón, pero el contenido es para mí. (Risas.)

Lo acepto.

Excmo. señor: Errores cometidos en el departamento, confiado, con mucho acierto, al actual señor Ministro de Fomento, son la causa de que se hayan perdido las oportunidades de hacer el ferrocarril de Lima á Pisco. Por supuesto, que al hacer uso de estas palabras está lejos de mi ánimo el propósito de herir á persona alguna. Puede el señor Ministro estar seguro que al manifestar las disconformidades de mis opiniones con las suyas emplearé el mismo lenguaje digno y menurado que él ha empleado; puede el H. Senador por Ica, mi estimado colega, estar también seguro de que cuando se ha asegurado que se emplean influencias ocultas cerca del Gobierno para impedir la realización de esa obra, no he sido yo quien ha hablado de esas influencias. Creo al H. señor Álvarez Calderón tan interesado en el progreso y felicidad del departamento de Ica como yo; lo creo un Representante digno, que conoce sus deberes para los que representa y debe estar seguro que, al menos de mi lado, no recibirá jamás la más pequeña recriminación.

Me debe creer, porque yo creo en la lealtad de sus palabras; y por eso tengo el derecho de exigir lo que concedo á los demás.

Va á permitirme el H. señor Ministro que le haga las dos siguientes preguntas:

¿Se publicaron las propuestas de los señores García Calderón y otros?

¿Se expidió en estas propuestas algún decreto?

El señor MINISTRO.—No se publicaron porque nunca se publican los recursos de los particulares, sean cuales fueren.

Con respecto á la resolución que desea conocer el señor Olaschea, si se ha expedido en las propuestas de los señores Watson y García Calderón, debo decirle que si se ha expe-

dido. Una resolución sobre cualquier asunto consta de tres partes, la expositiva, la considerativa y la resolutive; así se resuelven todos los asuntos, y estas propuestas se resolvieron en 25 de agosto de 1902, del mismo modo que las que posteriormente se presentaron, en el decreto que dice:

“Lima, 29 de agosto de 1902.—Teniendo en consideración: Que dentro del plazo fijado para la admisión de propuestas para el contrato del ferrocarril de Lima á Pisco, se han presentado por una parte el doctor don Francisco García Calderón y otros y, por la otra, la empresa del ferrocarril inglés;—Que examinadas dichas propuestas resulta que conviene concretar las condiciones del contrato y asegurar tanto la ejecución de la obra como las ventajas que al Estado y el público tienen derecho á esperar, dadas las facilidades que las leyes al respecto ofrecen al empresario; y —Que la primera de las propuestas indicadas no ha sido acompañada con certificado de depósito que es necesario como garantía de seriedad;—Se resuelve: Que por la dirección de obras públicas se formule minuta del contrato, señalando las condiciones dentro de las cuales el Gobierno adjudicará la concesión. Dicho proyecto se pondrá en conocimiento de los proponentes, para que en plazo de ocho días depositen en lo tesoraría fiscal la suma con que estén dispuestos á asegurar la formalidad de su propuesta, é indiquen, además, la manera como ofrezcan satisfacer la garantía á que se refiere el artículo 90. de la ley de 18 de diciembre de 1888; y el contrato se acordará á favor de quien dé mayores seguridades de ejecución de la obra.—Regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—T. Elmore.

Y que es una resolución de las propuestas presentadas.

Pero hay más, el señor García Calderón, estimando, como no podía dejar de estimar, una resolución de su propuesta el decreto que acabo de leer, se presentó pidiendo reconsideración, manifestando así que, en su concepto, estaba resuelta la primera de sus propuestas; y en esta reconsideración que fué tramitada

oyendo á las oficinas del Gobierno y al señor Fiscal, recayó otra resolución declarándola sin lugar.

El señor Watson considerando también como resuelta su propuesta se presentó pidiendo que se le devolvieran los ciento veinticinco mil soles depositados en bonos de la deuda.

Creo haber contestado la pregunta del H. señor Olachea.

El señor OLAECHEA—Me afirmo cada momento más, Excmo. señor, en lo que he dicho. El señor Ministro de Fomento nos hacía un análisis, al principio de su discurso, de la propuesta del señor García Calderón en relación con las bases del contrato.

El señor MINISTRO—(interrumpiendo) En relación con las leyes vigentes.

El señor OLAECHEA—Al haberse presentado esa propuesta, si no estaba en conformidad con las leyes, el Gobierno ha debido expedir un decreto manifestando en qué consistía esa disconformidad y declarando que si las propuestas se reformaban conformándolas con las leyes, serían aceptadas; pero el Gobierno no resolvió eso, sino que formó bases para que se presentasen nuevas propuestas y se comunicasen á los proponentes. Yo no he conocido nada de eso, pues el señor Ministro acaba de declarar que no se ha publicado nada, y además, no ha mandado á la Cámara esos documentos cuando los pidió el H. señor Bernales, en la legislatura anterior, ni en las otras veces que se han hecho solicitudes semejantes. Por supuesto que esto no es un cargo al señor Ministro.

El señor MINISTRO—(interrumpiendo) Me permite el señor Olachea que haga una interrupción. Las bases se publicaron.

El señor OLAECHEA—Yo hablo de las propuestas, no de las bases.

Por consiguiente, he tenido que atenerme para formar mis juicios al respetable testimonio del H. señor García Calderón, que deploro no esté presente; pero están aquí representantes, en cuya presencia me ha dicho que su propuesta estaba enteramente ajustada á las prescripciones de las leyes vigentes en esa época; y emplazo al señor Mi-

nistro para que mañana, si hemos de continuar todavía tratando de este asunto, el señor García Calderón, que estará presente, exponga si faltó á la verdad ó si estoy conforme con ella.

El señor García Calderón me ha asegurado más; que tenía el capital necesario para emprender la construcción del ferrocarril y que se llegó á poner el decreto aceptando su propuesta, decreto que llevó á la firma el señor Larrabure y Unánue, y que ese decreto no fué firmado. Este es el hecho que, sustentado por la palabra del señor García Calderón, me parece llevará la convicción al ánimo de la H. Cámara y del señor Ministro de Fomento de que no se ha querido aprovechar esa primera oportunidad para tratar el ferrocarril.

El Ministro señor Larrabure y Unánue dejó la cartera y el Ministro entrante no se ocupó más de este asunto. Yo no pretendo inculpar á nadie; lejos de mi ánimo está dirigir reproches á ésta, á aquella ó la otra administración: no me ocupo de personas. Yo creo que el vulgarísimo proverbio que dice: "agua pasada no mueve molino", encierra una profunda verdad, y si se me perdona su recuerdo, diré que cuando algo malo se ha hecho, es perder el tiempo mirar atrás. Lo que debe hacerse es enmendar los efectos del daño causado y procurar que éste no se repita. Esta es la razón por que me limito á afirmar que el Ministerio dejó pasar una oportunidad feliz para construir el ferrocarril y que si persiste todavía, como ha seguido haciéndolo, en su mal inspirado procedimiento y en el camino que se ha trazado, llegarán las calendas griegas y no veremos el ferrocarril de Lima á Pisco.

Dejo el punto relativo á la propuesta del señor García Calderón para volver á él cuando ese respectable representante esté presente.

Después de aquella propuesta se expidió la ley de octubre de 1903 que, por la proximidad de su fecha, no necesito recordar al Senado se expidió por unanimidad de votos, sin sufrir las largas tramitaciones que corresponden á esta clase de asuntos como decía al señor Ministro. El proyecto se dispensó de

todo trámite y el mismo día que se dió cuenta de él fué aprobado por la Cámara. Muchos señores representantes vieron una carta que me dirigió el señor Payán, diciendo que los Bancos se habían asociado para construir ese ferrocarril, si se daba una ley en los términos del proyecto por mí presentado; que había el capital necesario para ello. Y eso mismo lo repite hoy, solo que, como pasó la oportunidad, y no fué aceptada su propuesta, no se decide á insistir en ella.

La ley se expidió; y apenas los representantes de los Bancos vieron que se había aprobado la redacción en las Cámaras, presentaron su propuesta al señor Ministro de Fomento, que deploro no esté presente; al H. señor Barrios, que desempeñaba entonces esa cartera. La propuesta que he visto yo decía: los Bancos aceptan la concesión del ferrocarril de Lima á Pisco y ofrecen hacer la obra bajo las condiciones de la ley, y sujetándose á ella. Lo demás era solo cuestión de detalles. El Gobierno pudo y debió entenderse con los concesionarios para fijar las bases de ejecución del contrato; pero lejos de esto, el público, no sé si con razón ó sin ella, se apercibió de que el Gobierno se proponía hacer observaciones á la ley, y que después de haber consentido en promulgarla no haría la concesión, ni aceptaría propuestas porque sacaría la obra á licitación, no obstante de que podía, según la ley, hacer la adjudicación sin ese trámite. Aseveración es ésta en la que creo firmemente por lo que he oído exponer al señor Ministro hace un momento.

Que la licitación, dice su señoría, es indispensable para conseguir beneficios en todos los contratos de este género, y que hay decretos supremos que establecen que el Gobierno en ningún caso podrá prescindir de ese trámite, el cual volverá á emplear una y otra vez para la obra del ferrocarril de Lima á Pisco si no hay proponentes que ofrezcan ejecutar la obra, conforme á las desgraciadas bases que conocemos.

He aquí por que los bancos retiraron sus propuestas. Los gerentes de los bancos, hombres prácti-

cos, conocedores de los negocios, saben los peligros que tienen, especialmente en el Perú, las licitaciones, en las que muchos proponentes, capitalistas ó no, estimulados por el lucro, atraviesan en los negocios á los hombres de buena fe, mejorando las más aceptables ofertas, con sólo el objeto de sacar ventajas de los que se prometen honradamente tomar á su cargo la ejecución de una obra sin tener provechos usurarios ni siquiera ganancias immoderadas. Por eso en las licitaciones hay que buscar un margen para distribuir primas entre los que se retiran, á fin de evitarse competencias. He aquí por que se retiró la propuesta de los bancos y por que la famosa licitación de 14 de enero ha dado el resultado desastroso que palpamos.

No obstante el retiro de la propuesta del señor Payán, hubieron otras propuestas de los señores Mackune y Fort, representante de una respetable casa francesa; y hemos conocido los representantes de Ica, al menos yo, el tenor de esas propuestas, porque el Ministro nos las ha leído hace un momento. Ni el Congreso ni el público han tenido conocimiento de lo que dicen esas propuestas.

La ley de octubre de 1903, que dá pretexto á las bases de licitación de 14 de enero de 1904, dice lo siguiente: (ley 6.)

Es sorprendente que teniendo el Gobierno dos propuestas en sus manos y facultad para aceptar alguna de ellas, sin licitación, prefiriese esperar tres meses más en silencio, y después de ellos formularse bases, en que tácitamente fueron rechazadas, no obstante su conformidad con la ley. ¿Por qué no se aceptaron esas propuestas? Y si si ambas propuestas eran iguales, ¿por qué no se sometieron á la suerte? ¿Por qué no discutió el Ministro con los proponentes las bases del contrato? ¿Por qué se dejó lo seguro para buscar lo desconocido?

El Gobierno no hizo nada de eso; prescindió de esas propuestas y procedió imitando al perro de la fábula que soltó la presa que llevaba para arrebatar á su imagen tratada en el agua, la que no era

más que una sombra. Esta fué una imprudencia, un error, Excmo. señor; y perdónesele esta calificación que no afecta á nadie.

Decía su señoría que las bases de la licitación están arregladas á la ley que las mantiene, y que las mantendrá, siempre que sea necesario buscar proponentes para el ferrocarril de Lima á Pisco; pues yo digo á su señoría que algunas de esas bases son contrarias á la equidad, á la justicia y á las leyes, y la última á la Constitución y que proclaman una doctrina que dá muerte al régimen civil: voy á probar mis afirmaciones. Por ejemplo, dice la base 18 [leyó.]

¿Qué derecho tiene el Gobierno para imponer una obligación tan onerosa al concesionario, q'por una desgracia imprevista, que no pueda llamarse de fuerza mayor, se viera incapacitado para continuar los trabajos? Si el Gobierno tiene la garantía de cien mil soles en depósito para responderle por la ejecución de la obra; y si, además, para los casos de retardo, puede imponer al contratista una multa de tres mil soles mensuales ¿por qué estipular que un nuevo concesionario se aprovechará del dinero del primero, sin pagarle interés, aunque haya ejecutado la parte mayor de los trabajos? ¿Por qué razón un tercero viene á aprovechar el dinero ajeno á la sombra de una desgracia inculpable? ¿Qué derecho tiene el Gobierno para establecer semejante exigencia como condición de un pacto vilateral?

Contéplese, Excmo. señor, si con una base como esta contraria á la justicia, habrá proponente que quiera aceptar las bases de la licitación. Nó.

Nos declara el señor Ministro que uno de los inconvenientes para que se haga el ferrocarril consiste en no haberse practicado los estudios del camino, no conocerse el presupuesto de la obra, ni el capital que se necesita para ejecutarla.

Esta sería una razón si no se hubieran presentado propuestas; pero como se presentaron tres, el hecho refuta victoriosamente al señor Ministro.

Ahora, si cree que los estudios son indispensables para que hayan

licitadores, ¿por qué no se han mandado practicar, no obstante que hasta en las montañas se hacen estudios de ferrocarriles? Quién tal creencia tuvo, cometió falta muy grave no aceptando alguna de las propuestas.

Además, ¿cómo se explica que siendo necesario de estudios previos para formar una resolución, se exija de todo proponente un depósito como garantía del diez % de los cien mil soles, antes de haber practicado aquellos estudios? ¿Está en la ley autoritativa esta exigencia? No: Por consiguiente creo que esta base obstruye la ejecución del contrato.

Base 24 [leyó.]

Por manera que la empresa constructora del ferrocarril á la cual no se garantiza interés sino sobre el capital invertido en la línea tiene que construir á su costa una línea telegráfica con un sólo alambre para el uso directo; y al Gobierno á quien nada le cuesta puede colocar hasta cuatro alambres por los cuales llegará vez que monopolice el servicio, conservando entre tanto, la empresa constructora, la obligación de conservar y reparar la línea telegráfica, que el Gobierno puede usar exclusivamente y en que no ha invertido dinero alguno.

¿Es conforme con la equidad esta base 24?

No me ocupo de las que siguen inmediatamente, porque requiere conocimientos especiales, de que yo carezco; y además si fuera á hacer un análisis minucioso de las bases, mi labor sería interminable.

Base 28 [leyó.]

Conforme á la ley de 1903 y á la base misma de que me voy á ocupar; el Gobierno del Perú sólo garantiza al concesionario el interés del siete por ciento del capital invertido en la línea principal. El Gobierno reconoce, como no puede dejar de suceder el derecho de construir ramales en conexión con la línea principal, pues que no puede ponerse en discusión la conveniencia y necesidad de ellos.

El concesionario debe construir por su cuenta todos los ramales ó líneas de ramificación, sin que el Gobierno le garantice ningún interés sobre el capital que en ellos in-

erte; y sin embargo, la base 28 establece que los productos brutos de la explotación de los ramales, entren á la caja principal y contribuyan á formar el producto de la línea para estimar si tiene ó no lugar la garantía.

¿Es esto equitativo?

Si el concesionario hace los ramales por su cuenta y sin garantía del Gobierno, lo natural es que los productos vayan á su caja particular y sean suyos. No es natural ni justo que queden bajo la acción y vigilancia del Gobierno, sirviendo para computar la garantía.

Vuelvo á preguntar, Excmo. señor. ¿Con bases de este género es siquiera concebible que puedan presentarse capitalistas serios, empresas respetables ó solicitar la concesión?

Una propuesta seria requiere el concurso de muchas consideraciones: 1.º La concepción misma del negocio, su estudio, y el de todos los elementos necesarios para llevarlos á cabo y muy especialmente la provisión del capital. Después hay que hacer estudios preliminares, que el señor Ministro declara no estar hechos, y que son indispensables para conocer la magnitud del negocio y los sacrificios que impone. En fin hay que dar muchos pasos, ocupar mucho tiempo para ponerse en situación de ser proponente.

Nada de esto se tiene en consideración, porque la base 38 dice que solo se admitirían propuestas en que se hable del menor capital ó mayor garantía, pues que es obligatorio aceptar invariablemente, y sin réplica, las bases que estoy analizando.

Por manera que encontrándose alguna ó algunas Bases inconvenientes, ninguna persona seria perderá su tiempo y su dinero en hacer los estudios y diligencias preparatorias para formular una propuesta, que, discrepando en algo de las bases, no podía ser admitida.

El decreto de licitación declara que las condiciones bajo las cuales el Gobierno llamaba postores eran intangibles é inviolables; eran algo así como sagrado que nadie podía tocar, y no se concibe que contra

lo expresamente establecido en el decreto se admitiesen solicitudes para modificarlo. Lo cierto es que el decreto aleja la posibilidad de las propuestas.

El señor Ministro de Fomento nos ha dicho que piensa modificar algunas de las bases; pero para ello yo creo que tiene que comenzar por suprimir el artículo 38, del decreto, puesto que subsistiendo él en las bases no podría hacer las modificaciones que ofrece.

Repetiré, que no quiero hacer análisis minucioso del decreto de licitación porque iría muy lejos. Creo que la atención de la H. Cámara y del señor Ministro se encuentren fatigadas y no deseo hacerme pesado; pero no puedo prescindir de la última base que ha entusiasmado tanto al señor Ministro, y que se propone inducir en todas las licitaciones por los beneficiosos resultados que ha producido.

Si esos resultados son como el que nos dejan los del ferrocarril de Lima á Pisco habrá que recordarlos sin complacencia. En oposición á lo que el señor Ministro dice la base 39 me parece á mí contraproducente; lejos de atraer postores los aleja. Ningún empresario serio, vuelvo á decirlo, se toma la molestia de estudiar un negocio, gastar su dinero y emplear su tiempo si se le dice anticipadamente: "La propuesta que Ud. haga, aunque esté conforme con las bases y condiciones que yo establezco, y aunque las mejore todovía me reservo el derecho de rechazarla".

Ningún hombre de buena fe se expone á semejante peligro. Ninguna empresa individual ó colectiva que solo tenga por objetivo un negocio lícito se somete á una condición tan inexplicable. La base 39 parece ideada intencionalmente para alejar las propuestas.

Estas bases, señor Ministro, son inconstitucionales. El Gobierno no tiene el derecho de imponer condiciones en los contratos que celebra en cumplimiento de una ley, que no están en conformidad con ella. Cuando el Congreso expide una ley ordenando la construcción de una obra pública en determinadas condiciones, el Gobierno, á pretexto de cumplir esa ley, no tie-

no el derecho de decir en las bases de licitación, que se reserva el derecho de rechazar las propuestas que se le presenten aún cuando superen y mejoren las condiciones señaladas por el legislador. Esto equivaldría á infringir la ley y no á cumplirla.

Las leyes se cumplen y se hacen cumplir por el Poder Ejecutivo, y esta es la razón política de su existencia. La Constitución lo establece así en precepto claro y expreso, y contiene además, señor Ministro, para impedir interpretaciones y dudas, hasta la forma misma de las leyes, que es ésta:

"El Presidente de la República por cuanto el Congreso ha dado la ley siguiente—en seguida el texto de la ley. Por tanto mandado se imprima, publíquese, circule y se le dé el debido cumplimiento",

Luego el Poder Ejecutivo está obligado á cumplir y hacer cumplir la ley sin apartarse de su tenor literal. Luego el Gobierno no puede decir en ningún caso que tiene el derecho de rechazar las propuestas que se le hagan para hacer una obra pública ordenada por una ley aun cuando se mejore las condiciones que dicha ley señala. Ese pretendido derecho del Gobierno es, pues inconstitucional.

He oído decir aquí mismo y lo ha sostenido el señor Ministro, que la base 39 encierra un principio de moralidad, porque permite al Ejecutivo seleccionar las personas que se presentan á celebrar un contrato, evitándose peligros en algunos casos y en otros la necesidad de aceptar propuestas inconvenientes.

Quizá en algunos casos sea así; pero tratándose de contratos de este género señor Ministro, esa razón, si lo es, no tiene valor, porque no tiene objeto la selección cuando el concesionario viene á enterrar en el suelo del Perú cinco millones de pesos, sin otra esperanza que usufructuar los productos de su capital mientras cumpla las leyes del país. Es esto lo único que le garantiza el Gobierno, limitando al interés del siete por ciento aquel producto.

La persona del concesionario es cosa secundaria, lo principal es el capital y el capital no se selecciona.

La selección en este caso es muy peligrosa, señor Ministro, porque impide la presentación de propuestas, frustrando el pensamiento del legislador.

El Poder Ejecutivo ejecutando una ley como la de octubre de 1903 procede en la condición de mandatario. El mandante es el Congreso, que en la ley determina las condiciones y facultades á que debe sujetarse el mandatario. El Gobierno no puede apartarse, pues, del tenor expreso del mandato. Nuestra ley civil así lo dice, y dice también que es nulo todo lo que el mandatario hace contra las facultades é instrucciones del mandante.

Al Gobierno se le ha dicho que contrate la construcción del ferrocarril de Lima á Pisco, garantizando un interés de siete por ciento sobre un capital de quinientas mil libras. El Gobierno no tiene el derecho de decir me reservo la facultad de no aceptar propuestas aunque se me ofrezca construir la línea por menos de quinientas mil libras y un interés menor de siete por ciento.

Una ley como la de octubre de 1903, que dispone se haga la concesión de una obra pública garantizando interés determinado sobre un capital újo, es una ley que envuelve una promesa y el señor Ministro sabe que toda promesa aceptada, según nuestra ley civil, produce los efectos de un contrato; por consiguiente, desde que un proponente invocando la ley de octubre de 1903 dice al Gobierno me comprometo á construir el ferrocarril de Lima á Pisco bajo las condiciones establecidas por la ley, acepto la promesa y esa promesa se convierte en contrato que produce diversas obligaciones y tiene fuerza de ley.

La ley civil dice también, Excmo. señor, que un contrato en que las obligaciones se dejan absolutamente á la voluntad de la parte obligada, es nulo; por consiguiente, si el Gobierno, parte obligada á cumplir las condiciones de la ley, después de haberse aceptado la promesa por el proponente, establece por sí solo bases semejantes, se reserva á sí mismo, parte obligada, cumplir á voluntad la obligación.

Tal situación es contraria á la ley, y á nuestro régimen civil.

La cláusula 39 es, pues, opuesta á la ley y esa ley no lo es solo del Perú sino de todos los pueblos latinos, cuya legislación tiene por fuerte la legislación romana. Conforme á ésta las promesas hechas al mejor postor se convierten en contratos perfectos, desde el momento en que se hace la mejor oferta.

Los romanos eran simbólicos. Cuando un ciudadano romano quería vender al mejor postor retiraba el *asta*, signo de dominio, que estaba enclavada en la parte alta de la casa vendida, precisamente en el momento mismo en que se presentaba la mejor oferta. Desde ese momento, la casa dejaba de estar *sub* [bajo] el *asta*, dejaba de ser del primitivo dueño para pertenecer al comprador.

Tal es el origen de la palabra *subasta*, y él está explicando que la mejor oferta en una licitación debe ser necesariamente aceptada. El Gobierno del Perú dando la espalda al ejemplo imperecedero del sentido jurídico de los romanos, sin fe en la santidad de los pactos, reserva el cumplimiento de ellos á los vaivenes inexplicables de su voluntad caprichosa. ¿Puede un Gobierno burlar así las aspiraciones de los pueblos, vulnerar los intereses públicos y comprometer el crédito nacional?

Yo creía que esta desgraciada cláusula 39 merecía la reprobación del actual Ministro de Fomento. Yo creía que su inserción en las bases de licitación era un pedazo más de gloria para el que ideó aquellas bases, á que debemos nuestra situación actual. Con sentimiento me he informado que la base 39 la sostiene el señor Ministro y la sostenura el Gobierno.

Yo deploro que habiendo formado parte del Gobierno, que expidió el decreto de convocatoria, abogados tan distinguidos como los que tenían á su cargo algunas carteras, no hubieran tenido presente el inciso 4º del artículo 1,279 del código civil que dice: "se consideran no hechos los contratos cuyo cumplimiento se deja en lo absoluto á la voluntad de la parte obligada."

Véase como la base 39 vicia en su raíz el decreto de licitación lo hace nulo.

Nos ha presentado el señor Ministro un argumento *ad hominem* para sostener su doctrina: nos ha dicho que el Gobierno de 1896 incluía invariablemente en todas las bases de licitación, un artículo semejante al 39.

Muchas veces he oído hacer uso de este argumento en esta y en la otra Cámara, empleándolo precisamente contra representantes de filiación democrática. El argumento en sí mismo no tiene fuerza porque nadie puede pretender la infalibilidad. Sin embargo, he oído rechazarlo por importuno y mal intencionado: — Yo no pienso lo mismo. Amigo personal del jefe del Gobierno en 1896, soy el más entusiasta admirador de su talento, y cuando veo que se presentan sus actos y sus hechos como ejemplos dignos de emitir; cuando sus opiniones se presentan en contraposición de otras, no me cabe duda de que tienen autoridad ante sus propios enemigos, y esto me produce satisfacción porque veo que piensan como yo los que menos se creía, reconociendo en el gobernante de 1896 todas las condiciones de un verdadero hombre de Estado.

Pero para que un argumento *ad hominem* sea pertinente es necesario que haya perfecta conformidad entre el antecedente y el caso que se juzga. Entra los antecedentes que el señor Ministro nos ha citado no encuentro uno solo que tenga paridad con el del ferrocarril de Lima á Pisco. Invito al señor Ministro á que me lo presente, pero del Gobierno de 1896, y si lo hace inclinaré la frente.

Ninguno de los contratos que nos ha señalado el señor Ministro se celebró en virtud de una ley especial. El Gobierno de 1896 no estableció nada nuevo, nada que no esté consagrado por la autoridad del derecho administrativo de la Gran Bretaña. La base de licitación que el Gobierno de 1896 empleaba, tiene mucha razón el señor Ministro en aplaudirla; pero es necesario conocer su espíritu y alcance.

El Gobierno de 1896 se reserva

na el derecho, en las licitaciones de no aceptar la mejor propuesta, y preferir otra al parecer más onerosa, porque una dolorosa experiencia enseña que no todas las propuestas se hacen de buena fe ni con el propósito decidido de cumplirlas. El Gobierno antes de convocar una licitación sabe el costo verdadero de la obra que debe ejecutar y no sería lícito que admitiera una propuesta inferior á ese, costo porque no es moral hacer perder á una de las partes contratantes en los contratos conmutativos. El perdido no puede cumplir todo aquello á que se ha obligado y si ha recibido la totalidad del precio de la obra, es claro que el Gobierno pierde también porque la deja inconclusa.

Así se explica el sentido verdadero de la cláusula que empleaba el Gobierno de 1896 en sus bases de licitación. Ese Gobierno, estoy seguro no se habría permitido insertar la base 39 en una licitación para el ferrocarril de Lima á Pisco.

El señor PRESIDENTE.—Es la hora muy avanzada y noto á US. fatigado. Quedará US. con la palabra.

Por la redacción.

MANUEL M. SALAZAR.

4a. sesión del sábado 26 de noviembre de 1904.

PRESIDIDA POR EL IL.

SEÑOR VILLANUEVA.

Abierta la sesión con asistencia de los honorables señores Senado-

res:

Trigoyen	Moscoso Meigar
Ortíuola	Noblecilla
Ocoya	Olaechea
Alvarez Calderón	Pacheco Castillo
Almenara B.	Peralta
Aspillaga	Puente
Bezada	Ramos Llontop
Bernaies	Rodulfo
Castro	Del Río
Capelo	Samanéz
Carmona	Seminario y V
Cotunga	Solar
Elguera	Téster
Escudero	Trelles
Fernández	Tovar

Icaza Chávez
Lama
La Torre Bueno
Luna
Llosa
Morzán

Velarde Alvarez
Ward A. M.
Ward J. F.
García y
Castro Iglesias
Secretarios,

fué leída y aprobada el acta de la anterior.

Se dió cuenta de los siguientes documentos:

De un oficio del señor Ministro de Hacienda, remitiendo para su distribución entre los HH. SS. Senadores, sesenta ejemplares de la última Memoria presentada por el Presidente del Tribunal Mayor de Cuentas.

Al archivo, distribuyéndose los ejemplares.

De un dictamen de la Comisión Auxiliar de Presupuesto, en las modificaciones introducidas por la H. Cámara de Diputados al proyecto de presupuesto departamental de Cajamarca para el año de 1905.

A la orden del día.

Antes de la orden del día, el señor del Río pidió se reiterase nota al señor Ministro de Justicia, para que manifieste qué medidas ha dictado acerca de la condición en que se encuentran los presos de la cárcel de la ciudad de Huaraz asunto del que vuelve á hacer referencia el periódico LA PRENSA de esta capital y en caso de no haberse pasado dicho oficio, se haga así por Secretaría.

Habiendo manifestado el Secretario señor Castro Iglesias que la nota á que alude el señor del Río se pasó al Ministro del ramo, una vez aprobada el acta en que Su Señoría formuló el pedido, SE. dispuso se reiterase el oficio.

ORDEN DEL DÍA

Se aprueba el dictamen emitido por la comisión auxiliar de presupuesto en el proyecto de presupuesto departamental de Puno para 1905.

El señor Secretario dió lectura al proyecto en cuestión que á la letra dice: