

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
Ortúeola
Ocoya
Alvarez Calderón
Almenara B.
Aspillaga
Bezada
Bernales
Castro
Capelo
Carmona
Cotunga
Elguera
Escudero
Fernández.

Moscoso Meigar
Noblecilla
Olaechea
Pacheco Castillo
Peralta
Puente
Ramos Llontop
Rodulfo
Del Río
Samanéz
Seminario y V
Solar
Téster
Trelles
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:

PRESUPUESTO DEPARTAMENTAL DE PUNO PARA 1905.

Nº	INGRESOS	£.	S. C.	£.	S. C.
1	Contribución de Predios Rústicos.....	5,309	3 82		
2	“ “ “ Urbanos.....	298	6 ...		
3	“ Industrial.....	1,086	7 14		
4	“ Eclesiástica.....	198	9 80	6,893	6 76
5	Arrendamiento de la finca “Coracora”, de propiedad del Colegio Nacional de San Carlos.....			22	
6	Subsidio fiscal para el mismo colegio, en compensación del ramo de “Diezmos”...			840	
7	Multas Judiciales.....			10	
8	Impuesto del 2 y 4 por ciento sobre he- rencias, donaciones y legados á parien- tes transversales ó extraños.....			40	
	EGRESOS			7,805	6 76
	CAPITULO I				
	SERVICIO ADMINISTRATIVO				
1	Para un secretario de la Junta.....	120			
2	Para un amanuense archivero.....	72			
3	Para un amanuense.....	48			
4	Para un portero porta-pliegos.....	24			
	MATERIAL				
5	Para útiles de escritorio y alumbrado.....	14	4 ...		
6	Para compra de libros.....	2	6 ...		
7	Para alquiler de local.....	24			
8	Para impresiones.....	12			
9	Para porte de correspondencia.....	7	2 ...		
10	Para gastos judiciales.....	12			
	TESORERIA				
11	Para un tesorero.....	144			
12	Para un amanuense archivero.....	96			
13	Para un amanuense.....	48			
14	Para un portero porta-pliegos.....	24			
	MATERIAL				
15	Para útiles de escritorio y alumbrado.....	12			
16	Para el porte de la correspondencia de la Tesorería y remisión de la Cuenta.....	10			
17	Para compra de libros é impresión de 33,000 recibos de contribución.....	28			
18	Para premio de recaudación al 10 por ciento sobre £ 6,893.6.76.....	89	3 67	1,387	5 67
	CAPITULO II				
	INSTRUCCION				
19	Para subvencionar á las escuelas de la..				

	enseñanza en los distritos que no tengan fondos para ello.....	1,200	
20	Para el sostenimiento del Colegio Nacional de San Carlos.....	338	
21	Para el mismo por el subsidio fiscal.....	840	
22	Para el mismo por el arrendamiento de la finca "Coracora".....	22	
23	Para veinte becas en el Colegio Nacional de San Carlos á £ 1.200 al mes cada una, en el orden siguiente: 4 para el Cercado de Puno, 3 para Chucuito, 2 para Lampa, 2 para Carabaya, 2 para Sandia, 2 para Huancané, 3 para Azángaro y 2 para Ayaviri.....	288	
24	Para tres becas en el mismo colegio concedidas á jóvenes de Tacna y Arica, á £ 1.200 cada una.....	43 2	
25	Para útiles de enseñanza para las escuelas de las provincias de Sandia y Carabaya por partes iguales.....	36	
26	Para gastos de escritorio de la Delegación de Instrucción.....	12	2,779 2

CAPITULO III

BENEFICENCIA

27	Para un médico titular de Puno.....	200	
28	Para un médico titular de Lampa.....	120	
29	Para un médico titular de Sandia y Carabaya.....	120	
30	Para uno id. id. de Ayaviri y Azángaro....	120	
31	Para uno adscrito á la H. Junta Departamental para las provincias de Huancané y Chucuito.....	144	
32	Para la movilidad del médico adscrito.....	25	
33	Para una obstetriz en Puno.....	84	
34	Para subvención al Hospital de Puno.....	600	
35	Para combatir epidemias.....	150	
36	Para el sostenimiento de insanos en el manicomio de Lima.....	72	1,336

CAPITULO IV

OBRAS PUBLICAS

37	Para la construcción de la casa de gobierno en Puno.....	450	
38	Para el puente de Ilave.....	100	
39	Para la reparación del local del Colegio Nacional de San Carlos.....	125	
40	Para la construcción del edificio destinado á la "Sociedad de Artesanos" de Puno.....	50	
41	Para la conclusión del puente de Ayaviri.....	50	
42	Para reintegrar á la Municipalidad de Ayaviri por los gastos hechos en la conclusión del puente del mismo nombre.....	100	
43	Para la conducción del agua de "Totorañi".....	100	

44 Para obras públicas en las provincias de Lampa, Ayaviri, Huancané y Azángaro, por partes iguales.....	450	
45 Para la conservación del puente de Azángaro.....	12	
46 Para la construcción del puente de Pucará.....	100	
47 Para la construcción de locales para escuelas de Sandia y Azángaro, según ley de.....	500	1,924 5
CAPITULO V		
IMPREVISTOS		
48 Para los de este género.....		79 4 09
		<u>7,805 6 76</u>

BALANCE

Ingresos.....	£ 7,805 6 76
Egresos.....	" 7,805 6 76

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

El señor BEZADA.—Hay, Excmo. señor, alguna diferencia entre el presupuesto que presenta la comisión y el formulado por la Junta. La explicación es muy sencilla: cuando se formó el proyecto de presupuesto para 1904, aún no se habían resuelto una multitud de reclamos sobre el monto de la acotación hecha á los contribuyentes, de modo que vino el presupuesto aumentado porque posteriormente se han resuelto todas esas reclamaciones, así lo natural era deducir esas sumas rebajadas y esto es lo que se ha hecho.

Previas las explicaciones anteriores, se procedió á votar y fué aprobado el pliego de ingresos del proyecto presentado por la comisión, constante de ocho partidas y ascendentes á la suma de £ 7.805-6-76.

También fué aprobado del pliego de egresos del mismo proyecto, el capítulo 1o. que consta de 18 partidas con un total de £. 1.387-5-67.

Fué así mismo aprobado el capítulo 2o: correspondiente al ramo de instrucción, formado de ocho partidas que hacen la suma de £. 2.779-2-00,

El capítulo 3o, relativo al ramo de Beneficencia, compuesto de diez partidas, ascendente á la cantidad

de £. 1.635-0-00, fué igualmente aprobado.

Así mismo fué aprobado el capítulo 4o. del ramo de obras públicas, constante de once partidas con un total de £. 1.924-5-00.

Finalmente, fué aprobada la partida para imprevistos del capítulo 5o., por £. 79-4-09, lo que hace un total de egresos de £. 7.805-6-76.

Quedó, en consecuencia, balanceado y totalmente aprobado el presupuesto departamental de Puno para 1905.

Prosigue y termina el debate relativo á las interpelaciones al señor Ministro de Fomento sobre la obra de construcción del ferrocarril de Lima á Pisco.

—En estos momentos S. E. dispuso que el señor Ministro de Fomento fuera introducido al salón de sesiones, y presente este funcionario continuó el suspendido debate en los siguientes términos:

El señor OLAECHEA.—Excmo. señor: Después de haberme ocupado en la sesión de ayer, algo extensamente en contestar al interesante discurso del señor Ministro de Fomento, me proponía comenzar en la sesión de hoy, continuando mi tarea, confirmando las asevera-

ñones que el señor Ministro contradijo, respecto á la propuesta presentada por el señor García Calderón, invocando el testimonio de tan respetable caballero. Desgraciadamente no está presente, y hago un paréntesis de esta parte de mi discurso, mientras es posible llenar esta exigencia de honor.

Después de la propuesta del H. señor García Calderón y otros para construir el ferrocarril de Lima á Pisco, conforme á las leyes existentes entonces, se expidió la ley de octubre de 1903, aumentando el capital sobre que versaba la garantía, y aumentando también el tipo de ésta. Entonces, sin esperar que la ley recibiera el exequátur, dije, que los Bancos se habían asociado y presentaron una propuesta al señor Ministro de Fomento antecesor del señor Balta, diciéndole, que para el caso que esa ley se promulgara, se tuviera presente que ellos contaban con capitales suficientes para emprender la obra y que la ejecutarían sujetándose á las condiciones de esa ley, que eran conocidas, puesto que se habían publicado.

El señor Ministro nos decía ayer que ha sabido de esta propuesta por la referencia que yo he hecho de ella, pero que en el Ministerio no se encuentra huella de ninguna especie; sin embargo, Excmo. señor, el señor Ministro me hizo el honor de decir que creía en mi palabra y, por consiguiente, no le cabe duda de la presentación de la propuesta.

No sé si en la conferencia que tuvo S.Sa. con el señor Payán le haya este señor confirmado lo que afirmé: creo que sí; pero en fin, el hecho está reconocido y no necesito insistir en él.

La propuesta se retiró: primero porque no se tenía la seguridad de que se pondría el cúmplase á la ley; y segundo porque se supo que, aún en ese supuesto, la concesión no se haría sino convocando licitación, licitación á la cual los bancos decidieron no concurrir.

Yo siento que el honorable señor Barrios, que desempeñaba entonces la cartera de fomento, no se encuentre presente; invocaría su respetable testimonio y creo que él diría algo de lo que pasó á este res-

pecto; pues yo no sé más que lo que el público conoce.

Retirada la propuesta de los bancos el mismo día que se puso el cúmplase á la ley, ó el siguiente, se presentó una propuesta por los señores McCune, Normand y Larrañura y Unanue. El señor Ministro nos dijo que esa propuesta era muy sencilla y concisa que se limitaba á pedir la concesión cumpliendo todas las condiciones exigidas por la ley, y que, en consecuencia, podía procederse á formular las bases del contrato en conformidad con ella.

Después, el 7 de noviembre el señor Fort, á nombre de una respetable casa francesa, hizo una propuesta que, según nos dijo el señor Ministro, era muy detallada y se conformaba estrictamente á las disposiciones de la ley, excepto en una cláusula, por la que se pretendía que las diferencias que pudieran surgir entre la compañía y el Estado se decidieran por arbitraje: pero nos dijo su señoría también que sustancialmente ambas propuestas eran iguales y lo eran efectivamente porque ambas decían que se sometían á las condiciones de la ley.

La propuesta del señor Normand se presentó en octubre, la del señor Fort en noviembre, y no obstante las bases de la licitación solo se expidieron en enero; es decir, tres meses después de promulgada la ley. El señor Ministro nos dice que esa demora había obedecido á la necesidad que el Gobierno había tenido de estudiar minuciosamente este asunto y á las multiplicadas labores de las oficinas de su despacho, que no permiten que sus empleados se consagren á un solo asunto.

Yo acepto de muy buena voluntad esta razón de excusa, porque tengo mucho respeto á la palabra del señor Ministro y no puedo dudar de ella.

Pero el señor Ministro nos dijo después que no había podido aceptar ninguna de estas dos propuestas no obstante que se conformaban con la ley de concesión, porque eran dos quebrados con denominadores desiguales que era necesario someterlos á un común denominador para poder resolver cuál de las

dos convenía mejor á los intereses del Estado.

Yo creo que esa diferencia de denominadores no existía en los quebrados que representaban las propuestas, porque eran conformes á la ley, con solo la variante del arbitraje á que se refería la propuesta del señor Fort.

No había, en mi concepto, disconformidad de denominadores entre ambas propuestas y en caso de haberla, digo, que dos quebrados heterogeneos no pueden someterse á un común denominador; por consiguiente, la existencia de esas dos propuestas no podía determinar absolutamente la necesidad de la licitación, y yo creo que el señor Ministro debió optar por la aceptación de cualquiera de ellas.

Pero el señor Balta nos decía ayer que aquello no fué posible porque las dos compañías proponentes eran igualmente respetables; pero como había una variante en las propuestas y como por otra parte la aceptación de cualquiera de ellas suponía la discusión y aceptación de las bases del negocio entre el Gobierno y ambos proponentes, hubiera en este caso discutido el Ministerio de Fomento los detalles del contrato y hubiera podido arreglarse con alguno de los dos proponentes, si el otro no hubiera podido convenir con sus exigencias; pero no hizo eso el señor Ministro de Fomento, sino que rechazó las propuestas; y á mí me parece que este fué un gran error, error que ha determinado el que hoy nos encontremos sin ninguna y en la imposibilidad de llevar á cabo la obra.

En la sesión en que ocasionalmente me ocupé de este punto, dije que me había dirigido al señor Normand para preguntarle si mantenía todavía la propuesta que presentó en el mes de octubre de 1903 y que el señor Normand me había contestado que necesitaba conferenciar antes con el señor Mc Cune para saber el sentido en que se hallaba, y que en seguida me dió su respuesta diciendo que en efecto el señor Mc Cune, había dicho que la propuesta presentada al Ministerio de Fomento, en su sentir, no había sido retirada ni rechazada por el Gobierno, y que

en el caso de ser aceptada no tenía inconveniente para seguir tomando en consideración el asunto.

El señor Ministro contestándome á esta referencia nos leyó la carta que dirigió al señor Mc Cune y la respuesta de este caballero. En su carta el señor Ministro transcribe al señor Mc Cune, las palabras que yo había pronunciado y le dice que deseaba saber si todavía se encontraba en disposición de llevar adelante su propuesta. Me parece, sino recuerdo mal, que este fué el sentido de la carta. El señor Mc Cune contestó que había reflexionado posteriormente á la presentación de su propuesta, sobre la conveniencia ó inconveniencia de la obra del ferrocarril de Lima á Pisco, que él confiaba del porvenir de ese negocio que no creía que un ferrocarril paralelo á la costa estuviera llamado á producir grandes beneficios, y que no pensaba absolutamente en ocuparse del asunto.

Yo hago notar á la H. Cámara que entre esta afirmación y la mía no hay disconformidad ninguna y lo hago notar, porque mi propósito es, Excmo. señor, que la Cámara se penetre y lo mismo el señor Ministro de Fomento, de que no he faltado á la verdad y de que en todas mis afirmaciones soy rigurosamente exacto.

Yo no dije que había conferenciado con el señor Mc Cune, sino con el señor Normand, y para refutarme me parece que el testimonio que debió invocar el señor Ministro era el del señor Normand, á quien me había referido. Yo sé que el señor Ministro conferenció con el señor Normand, quien le confirmó en lo absoluto mis afirmaciones: sé que el señor Ministro conferenció con el señor Mc Cune, y á la verdad ha llamado mi atención la conformidad de la respuesta del señor Mc Cune con las aseveraciones que el señor Ministro nos hizo ayer, respecto á sus juicios propios sobre el ferrocarril de Lima á Pisco.

A mí me parece que habiendo el señor Alvarez Calderón, interpelado al señor Ministro de Fomento y habiendo éste recibido oficialmente el pliego de interpelaciones cuyo artículo tercero dice: [leyó).

En el caso de dirigirse el señor

Ministro al señor Mc Cune, debió decirle: "el señor Alvarez Calderón, me ha dirigido esta interpelación para saber de usted si tiene interés de abordar la empresa dentro de las condiciones fijadas por la ley conforme á la propuesta que presentó y si desea ó no celebrar el contrato."

El señor Ministro no hizo eso: se refirió á mis palabras tomándolas de una publicación periódica, que no tiene autenticidad, y olvidó el texto oficial al cual me parece que debió el señor Ministro referirse de preferencia.

La contestación del señor Mc Cune, leída en la sesión de ayer me impuso la necesidad de dirigirme al señor Normand para confirmar mis aseveraciones, y en la mañana de hoy le dirigí la siguiente carta [leyó].

Esto fué, Excmo. señor, lo que yo dije en la sesión de que me ocupó y la respuesta del señor Normand es la siguiente: [leyó].

Mi afirmación respecto á la propuesta del señor Normand, es exacta, y rigurosamente conforme á la verdad.

No trataré este asunto con más extensión respetando las consideraciones que debo guardar al Senado y al señor Ministro para no fatigarlos con largos y pesados discursos; ayer me limité á analizar algunas de las cláusulas del contrato de licitación y á manifestar con sincera franqueza cuál era mi juicio con respecto á ellas y no volveré sobre este punto.

Pasaré á ocuparme de otro importante, que yo considero también como uno de los errores en que ha incurrido el despacho que acertadamente se confió al señor Ministro aquí presente. Este error consiste, Excmo. señor, en el decreto de prórroga de 15 de enero de 1904, y el señor Ministro así como justificó y sostuvo la conveniencia y legalidad de todas las bases del decreto de licitación, encuentra también conveniente y justifica el decreto de prórroga en los siguientes términos [leyó parte de un extracto publicado en "El Comercio"].

Se vé, pues, que el señor Ministro sin embargo que no suscribió el decreto de prórroga lo sostiene, lo

justifica, lo cree conveniente; y por supuesto tácitamente niega mi afirmación de que este decreto fué una de las causas que han contribuido á hacer ilusoria la ejecución del ferrocarril de Lima á Pisco.

No estoy de acuerdo con S.Sa.

El decreto dice (leyó).

El señor Ministro dice que no se recibieron solicitudes por el Cónsul del Perú en Londres; que mi afirmación es inexacta, y que hay gran diferencia entre decir que había interesados en la construcción, y asegurar que se presentaron solicitudes: que en su informe no ha hecho tal afirmación.

Este es un juego de palabras. Yo, Excmo. señor, al afirmar que se habían presentado solicitudes por capitalistas ingleses, ante el Cónsul de Londres, solicitudes que debieron ser transmitidas al Ministerio de Fomento, no he faltado á la verdad; no me he referido á las bases del Ministerio, me he referido al decreto, y el decreto dice [leyó]. Parece que un decreto supremo tiene toda la autoridad que requiere un acto solemne, para que los ciudadanos no puedan dudar de lo que dice el texto mismo de su exposición; si pues el decreto dice que el Cónsul en Londres había recibido solicitudes, he tenido el derecho de pensar que esas solicitudes existieran, que se hubieran remitido al Gobierno del Perú para que tuviera conocimiento de ellas, y, al menos, que se hubiera exigido su remisión. Pero el señor Ministro dice que esas solicitudes no han existido; por consiguiente, digo que en el decreto de prórroga de 15 de enero se ha incurrido en un error, error que ha podido alejar á muchos proponentes, temiendo la competencia fantástica de los capitalistas de Londres, que habían presentado solicitudes para la construcción del ferrocarril de Lima á Pisco. Este error es una de las causas que indudablemente ha impedido la contratación de esa obra. Y me afirmo en esta creencia porque el señor Ministro nos dice que vino á saber que se habían desanimado aquellos capitalistas que se dirigieron al Cónsul de Londres, por comunicación de 22 de agosto, es decir, cuatro meses después del decreto de pró-

roja, después... había pasado el tiempo natural en que el Supremo Gobierno del Perú debía recibir aquellas solicitudes y saber que no existían.

Como, ¿el Supremo Gobierno por un simple telegrama de un Cónsul, que ha resultado en disconformidad con los hechos, pudo expedir un decreto de esta clase, de tanta gravedad, que, como se vé, á contribuido á fastrar el pensamiento del Congreso al expedir la ley de octubre de 1903? y los órganos más autorizados del Gobierno no nos han dicho, en esta y en la otra Cámara, cuando se ha debatido la autorización al Gobierno para arreglar las diferencias con la Peruvian Corporation, que aquella era de absoluta necesidad, por que el crédito del Perú estaba abatido en los mercados europeos y que mientras existiesen las cuestiones con la Peruvian Corporation, mientras en esos mercados estuviese el Perú desacreditado por la existencia de esas cuestiones, era imposible esperar capitales de Europa para una obra pública en el Perú?

¿Cómo es posible que siendo esta la conciencia del Gobierno, por un simple cablegrama del Cónsul de Londres, que no tradujo la fiel expresión de los hechos, pudiera expedir este decreto? El resultado ha sido, Excmo. señor, que con las bases de licitación y con el decreto de prórroga, nos hemos quedado peor de lo que estábamos.

Antes de ésto teníamos alguna esperanza, habían proponentes en el país; pero hoy no tenemos esperanzas, han desaparecido las propuestas, y estoy seguro ya que no se presentará ninguna. De los capitalistas de Londres nada debemos esperar. Ayer nos dijo el señor Ministro de Fomento que esos capitalistas que se dirigieron al Cónsul, habían invertido sus capitales en Asia, y que no pensaban en negocios en el Perú; y esta es la verdad y así debió pensar el Gobierno, que ha cometido el grave error de confiar en la promesa de capitales ingleses, teniendo proponentes en el país. El señor Ministro nos dice que ha dirigido su mirada á Estados Unidos, donde está haciendo gestiones á fin de conseguir capitales

para la obra. ¿No hubiera sido que si el Gobierno tenía confianza en que de Londres podía conseguir los capitales necesarios, no se dirigieran los esfuerzos del señor Ministro á los Estados Unidos sino á Londres; pero desde que ha cambiado de rumbo, claramente se manifiesta que no vendrán, que no habrían venido propuestas de Londres y que no tendremos ferrocarril.

Tanta como fué mi confianza, Excmo. señor, en que esta importante obra pública se realizara, cuando el Congreso expidió la ley de 1903, es hoy mi desaliento. Después de oír aver al respetable señor Ministro de Fomento expresar sus ideas personales respecto de lo que es esta obra pública y respecto de la única manera posible de realizarla. El señor Ministro nos dice que cree que los Congresos no han estudiado suficientemente la cuestión al expedir esas leyes protectoras; que no bastaba ni el señalamiento de capital ni las ganancias del 7 %, puesto que no se habían practicado estudios serios, ni se sabía el costo verdadero de la obra y que los mismos rendimientos de ella no parecía posible que fueran halagadores; en suma, nos dijo el señor Ministro que en ninguna parte, ni ninguna nación rica y poderosa confiaba la ejecución de obras semejantes á la iniciativa particular. Nos citó el caso de los ferrocarriles ejecutados por Inglaterra en el Canadá y otros, en el que había hecho por el Gobierno inglés esfuerzos y sacrificios poderosos para conseguir que se hicieran las líneas; que se otorgaron grandes concesiones de terrenos magníficos, que producían cosechas fabulosas, concesiones de muchos millones de dollars, etc., etc.

Y en apoyo de tan desalentadora opinión, nos dijo el señor Ministro que solo de esta manera podíamos nosotros esperar ver comunicada la capital de la República con nuestro departamento. Esto me ha desanimado profundamente. Yo no espero hoy, lo declaro con dolor y franqueza, ver realizado el ferrocarril, tengo la conciencia de que el señor Ministro de Fomento no inaugurará los trabajos de este ferrocarril, y crea el señor Ministro que lo deploro

deveras, porque querría agregar á sus merecimientos esa página de gloria.

No dudo absolutamente, Excmo. señor, de la sinceridad de las palabras del señor Ministro, cuando nos decía ayer que antes de tener por ministerio propio la obligación de intervenir en este asunto, había hecho gestiones en favor de él, que siendo Director de Fomento y sin intervención alguna en el ramo de obras públicas había conversado con amigos que pudieran ocuparse del negocio y los había entusiasmado para que lo estudiaran y presentasen propuestas; no dudo de los esfuerzos que el señor Ministro hace en la actualidad, no dudo de las comunicaciones que nos ha leído y del empeño decidiendo que tenga por realizar la obra; pero, Excmo. señor, me desconsuela mucho también el desaliento del señor Ministro; el señor Ministro hace esfuerzos porque se realice la obra, pero no cree que es posible realizarla; nos lo ha dicho ayer por consiguiente, aunque haga todo lo que esté á su alcance no tendrá la fortuna de conseguirlo, y el que no espera vencer, señor Ministro, está vencido.

No basta, Excmo. señor, querer una cosa, es necesario quererla eficazmente, ser perseverante en ella, es necesario tener fé en que se realizará, pues si no se tiene la fé, no se hace el prodigio, el milagro.

No dudo tampoco de la decisión de S. E. el Presidente de la República por verrealizada esta importante obra; nos lo dijo el señor Ministro y sin que él nos lo dijera yo lo creo: creo que S. E. hará todo lo que esté á su alcance para que se cumpla la ley autoritativa de octubre de 1903, y lo creo porque reconozco en el Presidente de la República recomendables cualidades; pero, repito, ó aunque no lo haya dicho, lo digo ahora, y esta declaración la hago muy sincera: los Presidentes no son omnipotentes y desgraciadamente no siempre pueden realizar sus deseos, porque tienen muchos é invisibles obstáculos siendo el primero de todos, en este caso, la falta de fé del colaborador obligado de S. E.; el señor Ministro de Fomento no tie-

ne fé en la realización del ferrocarril de Lima á Pisco bajo el amparo de las leyes existentes al respecto, pues nos ha dicho que si el Congreso no medita nuevas leyes, si no modifica las existentes, si no estudia todas estas cuestiones y les da rumbo conveniente, con las leyes actuales no puede realizarse este ferrocarril. Pregunto yo, ¿qué podría la iniciativa del Presidente de la República, por poderosa que sea, si no tiene la cooperación eficaz de su auxiliar, el señor Ministro de Fomento?

Yo sé que S. E. quiere el ferrocarril de Lima á Pisco. Tengo en las manos una carta de no lejana fecha, que voy á permitirme leer al Senado; Esta carta la escribió S. E. á uno de sus amigos políticos (leyó.)

Bien, Excmo. señor, ese aumento de los impuestos subsiste, hoy se intentó eliminarlo y no se ha conseguido el objeto, por consiguiente, nos encontramos en condiciones de que se realice la promesa de S. E. el Presidente, promesa en que creo porque la considero sincera. ¿Tendremos ferrocarril? No lo creo; hay una razón de mucho peso para pensar así, y es la ley expedida por el Congreso del año anterior, llamada ley de ferrocarriles que dispone que una fuerte suma, la única de que el país puede disponer, se destine á la garantía de un empréstito para construir determinados ferrocarriles, que se detallan en esa ley. Esos ferrocarriles son el del Ucayali, el del Cuzco, el de Huancayo y algunos otros, pero no está mencionado el ferrocarril de Lima á Pisco. Dada la falta de fé del señor Ministro de Fomento para conseguir que se realice este ferrocarril por iniciativa privada; dadas las convicciones de S. S. de que este ferrocarril solo puede hacerse por acción é iniciativa del Gobierno con capitales fiscales, y no pudiéndose aplicar esos fondos, los únicos de que el Perú puede disponer, empobrecido y débil, no pudiendo aplicarlos sino al objeto determinado por esa ley, es claro que el señor Ministro de Fomento le dirá al señor Presidente de la República, las treinta y cinco mil libras necesarias para garantizar el capi-

tal que se necesita para el ferrocarril de Lima á Pisco, no pueden cercenarse de las doscientas mil destinadas á los ferrocarriles del centro y la montaña.

Aun cuando yo no tenga ninguna, queda todavía, Excmo. señor, una última esperanza. Yo también, aunque sin título, sin autoridad y sin influencia, he tocado algunas puertas de capitalistas nacionales y he sabido por ellos que se encuentra en viaje al Perú un enviado por la compañía de ferrocarriles ingleses de Lima, Callao y Chorrillos, compañía que se encuentra en su período de agonía por consecuencia de los tranvías eléctricos; y ese representante viene especialmente á ver la manera de salvar su capital en peligro de perderse totalmente. Esta, es pues, una ocasión feliz que yo recomiendo á la consideración del señor Ministro.

La única manera como la compañía inglesa puede evitar su ruina es prolongando el ferrocarril de Chorrillos á Pisco.

Hablando yo con uno de los más importantes negociantes de Lima, con uno de los más competentes y mejor equilibrados en materia comercial, ¿por qué ocultarlo? Con el señor Payán, sobre este asunto, me decía: la salvación del ferrocarril inglés está en la construcción de la línea de Lima á Pisco; el enviado que está en camino seguramente tocará conmigo; nadie tiene más confianza que yo en ese ferrocarril, en su conveniencia industrial comercial y hasta estratégica, pues es muy conveniente para la defensa del Perú, para la defensa y seguridad de Lima. Realizado este ferrocarril, la vida en la capital será más cómoda, habrán mayores industrias y se desarrollarán las existentes; yo creo que el ferrocarril de Lima á Pisco es el primero de todos y el más importante que el Perú ha debido ejecutar. Esto me decía el señor Payán contra lo que nos dice ahora el señor Ministro, que no cree sino en la conveniencia del ferrocarril del Cerro de Pasco y otros.

El señor Payán agregaba: mi país, Cuba, es un territorio insular entre cada vara de terreno tiene dos puertos; si hay un país del que

se pudiera decir que le basta con su tráfico marítimo es Cuba, que tiene tantos puertos y, sin embargo, tiene dos líneas de ferrocarril paralelas á la costa y cada una hace la riqueza de Cuba, la felicidad de ese país. De esta verdad debían penetrarse los hombres de Estado del Perú; y yo, como quiero á este país, quise que se hiciera el ferrocarril y tuve capital necesario para ello, pero como aquí no hay capitales para mucho y el que tenía no podía estar detenidamente, se ha invertido en otros negocios; pero ahora que viene el comisionado de las líneas inglesas, me pondré al habla con él, lo convenceré de que le conviene prolongar el ferrocarril, le ayudaré, buscaré algunos capitales y daré las facilidades que estén á mi alcance, pero necesitamos que el Gobierno nos ayude, que no ponga trabas á la empresa con bases de licitación como ésta que he leído ayer.

[Lea la base 38a.]

Como, ¿no le queda ni el derecho de impugnar la inconveniencia, la falta de equidad en estas bases á un proponente que va á arriesgar cinco millones de soles en una obra pública, que va enterrar ese dinero en el suelo del Perú? El señor Ministro de Fomento nos decía, sin embargo: cualquier proponente puede indicar las modificaciones que crea necesario introducir; pero, ¿cómo va á proponer modificaciones, si la base 38 lo impide expresamente? ¿Qué hombre va á ocuparse de estudiar un negocio cuando sabe que por medio de una prescripción terminante, despótica y cruel se le dice que el gobierno no se compromete á aceptar ninguna propuesta pudiendo rechazarlas todas, aunque se conformen con las bases y aunque algunas impongan menor gravamen al Estado? Por eso dije yo en la sesión á que el señor ministro se refirió ayer: lo que conviene es que el Ministro de Fomento, que el Supremo Gobierno se dejen de licitaciones, que se dé de mano á las licitaciones, pues basta un decreto de dos palabras, que diga: el Gobierno se compromete á aceptar cualquier propuesta para construir el ferrocarril de Lima á Pisco, con tal que se sujete á la ley de oc-

tubre de 1903. Los detalles del contrato ó sea lo que S.Sa. y el Gobierno entienden por bases, son estipulaciones bilaterales que se arreglarán una vez ajustada la concesión con el proponente, pues el que solicita la concesión y que es por esto parte contratante, tiene tanto derecho como el Gobierno para discutir ese contrato y, por consiguiente, puede tratar de igual á igual con él, pueden establecer de común acuerdo las bases y la manera de ejecutar la obra.

Este es el único camino, pues con las licitaciones, tenemos ya la larga experiencia de cuarenta años.

Yo no quiero ocupar por más tiempo la atención de la cámara, tratando de este asunto que lo supongo agotado; no quiero importunar al señor Ministro de Fomento con mis exigencias, quizá fruto del vivísimo interés, del anhelo que tengo por la prosperidad del suelo en que nací; creo que en la presente sesión como en las anteriores, he guardado como acostumbro hacerlo, todos los fueros y consideraciones que la respetabilidad del alto cuerpo, ante el que tengo el honor de hablar, se merece; pudiera suceder que en el calor de la improvisación, se me hubiera deslizado alguna palabra que lastime la susceptibilidad del señor Ministro, y le suplico desde ahora, que la dé por retirada. No quiero que á nadie, y al señor ministro mucho menos, le quede, con motivo de estas dos sesiones, ingrato recuerdo de los representantes de Ica en el Senado del Perú, no quiero que el señor Ministro de Fomento nos conserve la menor inquina, ni al H. señor Alvarez Calderón, que con sus interpellaciones ha dado lugar á que S.Sa. se presente en el Senado ni á mí que he tenido el honor de dirigirle la palabra, ni á mí que como el señor Alvarez Calderón, no tengo otro anhelo, otro pensamiento, otro interés, que buscar la felicidad de nuestro departamento.

Aquí debería terminar, pero honrado por el señor Ministro de Fomento por haberse ocupado de contestar mi discurso de una de las sesiones anteriores antes que las interpellaciones, materia de esta sesión, y como nobleza obliga, estoy

obligado también a sintetizar en dos palabras mi opinión respecto á la absolución de las interpellaciones de mi honorable colega. Con la misma sinceridad con que el señor ministro nos ha hablado aquí, yo le declaro que no quedo satisfecho, pero, sin embargo, señor Ministro, doy por mi parte por terminadas las interpellaciones.

El señor MINISTRO DE FOMENTO—Debo comenzar por declarar, Excmo. señor, que muy lejos está de mi ánimo el guardarles la menor inquina á los honorables representantes por Ica.

El señor OLAECHEA—Eso lo dije por lo bajo.

El señor MINISTRO—Al contrario, siéntome profundamente honrado de que el H. señor Olaechea, jurisculto tan distinguido, hombre político de tan elevada talla, se haya dignado sostener esta discusión conmigo, además de la que próximamente espero que sostenga el H. señor Alvarez Calderón.

En la sesión anterior, el honorable señor Olaechea, haciendo uso de un lenguaje *à la mode spirit*, manifestando que mi contestación á las interpellaciones del señor Alvarez Calderón era una carta con el sobre para este señor y el contenido para él. Muy lejos de mi semejante propósito; tanto mi contestación al H. señor Olaechea como mi respuesta á las interpellaciones del señor Alvarez Calderón, han tenido su contenido y su sobre: son dos sobres, cada uno con sus respectivas misivas; el señor Olaechea ha aceptado el que á él le corresponde y no dudo que el señor Alvarez Calderón acepte también el que le va dirigido.

El señor Olaechea, con una benevolencia que me llegó á lo profundo del alma, me dió las gracias á nombre del importante departamento de Ica, por mis esfuerzos en pro del progreso de esa circunscripción territorial y me dijo que quedaba su departamento profundamente agradecido por los estudios de irrigación que allí se practican y que son los preparatorios para llevar á cabo las obras que tengan por objeto dar á ese departamento lo que solo le falta el agua, y este elemento solo daremos sea ex-

traído de...uelo, sea traído de la cordillera.

Se manifestó también el señor Olaechea, muy complacido de las gestiones que había practicado para lograr la construcción del ferrocarril de Lima á Pisco no sólo cuando era de mi deber practicarlas desde que fui ministro sino también durante el tiempo que tuve el honor de desempeñar la dirección de Fomento.

Quedo muy halagado por estas declaraciones del señor Olaechea y cúmpleme darle las más profundas gracias por ellas.

Es muy difícil seguir de cerca á un orador y á un jurisconsulto como el señor Olaechea, en una peroración en la cuál ha puesto no sólo el fósforo de su cerebro sino también el fierro de su sangre y que ha puesto en actividad no solo su cerebro sino también su corazón; pero valiéndome de mi memoria, he hecho un resumen que temo no sea ni aproximado siquiera del brillante discurso que ayer tuvimos el agrado de escuchar y de sus importantísimas lecciones con respecto á derecho constitucional.

El señor OLAECHEA:—(Lecciones no señor)

El ORADOR—[continuando] En todo caso las considero como tales; he considerado siempre al señor Olaechea, como á maestro distinguido en ese ramo y por consiguiente, yo considero las palabras que salen de sus labios como lecciones que me corresponde aprovechar.

No está de acuerdo conmigo el señor Olaechea cuando teme que el ferrocarril no se haga porque quiero sacarlo á licitación; pero me va á permitir que le haga una pequeña rectificación al respecto.

Yo cuando manifesté que sacaría á licitación la construcción de esa línea tanto en el informe que tuve el honor de emitir como en las palabras que me fué dado expresar ayer dije que lo sacaría á licitación en el caso de que no hubieran proponentes que quisieran tratar directamente con el gobierno, sobre bases no fiscales sino comerciales; y dije también que en el caso de sacar á licitación esta obra haría la revisión de las bases que fueron dictadas á principios del año

con el objeto de efectuar en ellas las modificaciones convenientes de modo que inspiraran confianza absoluta tanto al capital nacional como al extranjero; quedando siempre dentro de las leyes y de las altas conveniencias nacionales. Vuelvo á repetir, pues, Excmo. señor, que estoy dispuesto á tratar con el primer proponente y no sobre bases fiscales sino sobre Industriales y comerciales y á tratar como dos hombres de negocio con tal de que la fórmula final á que se arribe esté de acuerdo con las leyes vigentes y con las altas conveniencias del país.

Vuelvo á decir lo que dije ayer, solo se sacará esta obra á licitación con nuevas bases y después de un estudio detenido en todas sus fases en el caso de que no se presente antes ningún proponente.

Y no creo que el señor Olaechea desee que no presentándose proponentes nos crucemos de brazos esperando que vengan con tal de que no saquemos á licitación la obra.

En consecuencia de lo que acabo de manifestar si va á venir un representante del ferrocarril de Chorrillos no se publicarán bases de licitación ninguna hasta que ese representante llegue, pero entiendo que no vendrá animado de los propósitos que tenía el señor Watson, cuando presentó su propuesta al gobierno en 1902 en la que todas y cada una de sus cláusulas eran contrarias á la ley, y algunas lo eran tanto que el mismo proponente lo reconoció y pidió que se elevara su solicitud al congreso; entre ellas hay una por la que el concesionario pedía que la línea de Lima á Chorrillos, se considerara como primera sección del futuro ferrocarril de Lima á Pisco, de modo que esa 1.ª sección quedara favorecida con el privilegio y resultara bonificada con la garantía del 7 por ciento que el gobierno debe reconocer al capital invertido en la construcción.

Si viene ese proponente animado de otros propósitos encontrará en mi despacho la mejor acogida, se discutirán todas sus condiciones entendiéndose que, desde luego, nos guiará siempre un espíritu de estricta equidad y legalidad para

favorecer los intereses de esa circunscripción territorial de la república.

Insistía el H. señor Olaechea, en la propuesta del señor Leguía, y ya dije ayer que este punto no tenía sino un valor histórico muy secundario. Desde el año 68 se han venido verificando varios remates para la construcción de esta obra, han habido varios proponentes, ha habido declaraciones de caducidad, querellas despojo, etc; ha habido todo lo que puede originarse en una obra de este género, y no creo que el ministro que habla esté obligado á dilucidar los puntos oscuros que puedan haber en esa accidentada historia. Pero como es un hecho reciente el de si se extendió ó nó un decreto haciendo la concesión al señor Leguía y otros voy á agregar algunas palabras al respecto.

Y así como ayer decía, debo manifestar también hoy, que si ese decreto existe no fué conocido en las oficinas de la dirección de obras públicas; pero tengo para mí, que lo que existió fué una oferta del Presidente de la República de entonces al señor Leguía, de que á pesar de que su propuesta no se conformaba con la ley de 1901, la estudiaría, la tomaría en cuenta y haría todo lo posible para lograr la construcción de ese ferrocarril por él y el señor García Calderón. El señor Leguía, al cual he interrogado al respecto, principalmente en cuanto á si la propuesta se conformaba ó no á la ley de 1901, me ha declarado que él redactó la solicitud y que no se le oculta que algunas de sus cláusulas están en contradicción con esa ley; él no se ha fijado en que hay además de las que él reconoce ilegales, algunas otras.

El H. señor Olaechea ayer insistió y hoy vuelve á hacerlo respecto á la propuesta del señor Payán; yo deploro muchísimo que no se haya otorgado al señor Payán la concesión, y llamado á mi despacho me manifestó lo mismo que ha manifestado el señor Olaechea: que presentó una solicitud, que estuvo animado del mejor deseo para construir el ferrocarril y que por causas tales ó cuales retiró la pre-

puesta; pero no por causas ocultas ó nocivas.

El señor OLAECHEA [por lo bajo].—No he dicho eso.

El H. señor Olaechea, ayer, manifestó las desventajas que ofrecían las licitaciones por los manejos incorrectos á que ellas podían dar lugar; yo creo que las licitaciones sin depósito previo son expuestas, efectivamente, á todos esos manejos incorrectos, y que el modo de cortarlos es obligar á hacer dicho depósito. Todas las licitaciones que se han convocado por el Gobierno han sido siempre mediando un depósito previo, y en algunos casos ese depósito ha sido igual á la garantía que tenía que otorgarse para la construcción de la obra; entiendo que los remates judiciales se verifican siempre con depósito previo y esto es para asegurar la seriedad de los proponentes; entiendo que cuando se rematan bienes nacionales, de beneficencia y municipales, se hace siempre un depósito previo con el objeto de que los proponentes no rehuyan, después, la celebración de la escritura respectiva.

En el gobierno se tuvo en otro tiempo amarga experiencia de la falta de este depósito previo: los proponentes después de haber obtenido la buena pró no firmaban su propuesta, no celebraban la escritura correspondiente y, por consiguiente, quedaba completamente frustrada la licitación y hasta descreditada la obra pública para lo cual fué convocada. ¿Qué habría ocurrido si no se hubiera consignado la cláusula de depósito previo y el Gobierno hubiera dado la buena pró á alguno que frustrase así la obra, ofreciendo que la garantía en lugar de ser sobre libras 500,000 fuese sobre libras 400,000, y que señalado el plazo para celebrar la escritura y dar la garantía de buena ejecución de la obra, vencido dicho plazo, se hubiera negado á firmar? No habría tenido medios el Gobierno de obligarlo á cumplir sus promesas, y hubiera sido peligroso para los bancos ó para cualquier otro proponente interesado, porque habría sido muy posible que el que hubiera obtenido la buena pró hubiera querido

racerse pagar con fuerte prima la cesión ó transferencia del contrato.

El H. señor Olaechea manifestó *ayer que podía haber habido una resolución para el conflicto en que estaba el Gobierno frente á las propuestas de los SS. Normand y Mc Cune, sorteándolas. Creo que no habría sido eso conveniente; quizás habría sido mejor no haber celebrado una licitación tan amplia como la convocada, sino una entre de los proponentes; pero el Gobierno probablemente creyó que tendría mayores ventajas celebrar una licitación amplia, tanto más cuanto que la licitación provocada por el Gobierno del señor Romaña, especial entre los SS. Watson, García Calderón y otros, no había dado resultado ninguno. Si ahora se presentaran dos propuestas, yo me allanaría á convocar una licitación entre los dos proponentes, es decir, citaría á los dos, vería cual ofrecía mayores ventajas al fisco y á ese le daría la concesión.*

Manifestó el H. señor Olaechea ayer, que no tenía derecho el Gobierno de introducir bases no contenidas en la ley. Yo creo, Excmo. señor, que el Gobierno tiene la facultad de reglamentar las leyes, conforme á la Constitución para su mejor cumplimiento; tiene el deber de velar por los intereses del Estado y tiene el derecho de presentarse ante la opinión pública como insospechable; y por consiguiente, puede imponer todas las condiciones que sean compatibles con la ley y que al mismo tiempo que resguarden los intereses fiscales, resguarden su propia responsabilidad. Y es tanto más exacto esto, cuanto que las leyes en vigencia relativas al ferrocarril de Lima á Pisco no consignan todas sus cláusulas preceptivas, sino que algunas de ellas son solamente autoritativas, las que el Gobierno puede traducir, como lo crea conveniente á los intereses nacionales; si todas ellas hubieran sido preceptuadas, si se hubiera dicho: precisamente ha de garantizarse el capital de £ 500,000, no habría podido el Gobierno provocar una licitación sobre esta base, tendente á reducirla; pero desde el momento

que el artículo 10. de la ley dice: 500,000 £ de capital, maximum, el Gobierno está en el deber de procurar que no se alcance.

Entró en seguida, ayer, el H. señor Olaechea á hacer el análisis de las bases; antes, en mi discurso, había ofrecido yo estudiarlas minuciosamente; el estudio que ha hecho el H. señor Olaechea me ha sido indudablemente fructífero; y no tendría inconveniente ninguno en proceder también á hacer un análisis crítico de dichas bases ante la Honorable Cámara; pero me parece que sería fatigoso y sin fin práctico alguno. Yo ofrezco hacer el estudio en la tranquilidad del Gabinete, y con los recursos que me pueden ofrecer todos los documentos que me sea posible consultar como ilustrativos, para poder hacer modificaciones en estas bases, que las hagan más aceptables para los capitalistas nacionales ó extranjeros.

Pero no puedo prescindir de hacer algunas observaciones á la crítica que el H. señor Olaechea hizo á las bases 8a., 9a., 10, 14, 28 y 39.

La cláusula 8a. no mereció observación notable á SSA., se refiere á las multas en que deben incurrir los concesionarios en caso de incumplimiento de sus contratos. Esta cláusula está fundada en la que contiene la ley de Ferrocarriles del año 93 y está de acuerdo con las conveniencias públicas y especialmente con la conveniencia de los departamentos que van á ser beneficiados con este Ferrocarril. Sin esta cláusula nos expondríamos á que se retardara indefinidamente su construcción.

Pero la cláusula 9a. dice:

"Declarada la caducidad, el Gobierno podrá celebrar otro contrato para la construcción de la parte que falta ó de la totalidad de este ferrocarril, sin que el concesionario primitivo tenga opción á servicio ninguno de interés sobre la parte construida".

Yo creo que no es posible dejar de consignar esta cláusula. Los que estamos interesados en que el ferrocarril se construya, tenemos que convenir en que es imprescindible. Tiene por objeto evitar que

en el caso que el primer concesionario no pueda construir en los plazos señalados totalmente la línea, y fueran venciendo los plazos y pagándose las multas y, sin embargo, no pudieran continuar la obra, la dejara paralizada.

Esta cláusula es, además, menos gravosa que la que contiene las propuestas de los señores Leguía y Fort. Dicen respectivamente así:

"Si dentro de los plazos señalados en la cláusula anterior, los concesionarios no presentasen los trazos de los ramales, ó no ejecutasen las obras relativas á ellos, caducará la concesión en esa parte sin responsabilidad ulterior de ningún género para los concesionarios; pero si esa omisión tuviese lugar respecto de la línea principal, no solo caducará la concesión, sino "que los concesionarios perderán el depósito de garantía á que se refiere la cláusula siguiente y cuantas obras hubiesen ejecutado, en favor del Estado, quien de hecho las hará suyas". Es entendido que los plazos no corren por razón de caso fortuito ó fuerza mayor" en la del señor Leguía y otros; y "si trascurren treinta meses á partir de la fecha de la escritura sin que esté construida al menos una sección del camino, que no podrá ser menor que el quinto del trayecto de Lima á Pisco, "perderá el empresario como multa á favor del Fisco, las diez mil libras peruanas oro, depositadas como garantía, sin perjuicio de declararse administrativamente la rescisión del contrato, sin lugar á reclamo de ningún género, salvo caso fortuito ó de fuerza mayor", en la del señor Fort.

Veáse, pues, que el que menos se compromete á que el contrato quede rescindido, es decir, que el Fisco no les reconozca interés alguno por el capital invertido.

La cláusula 10a. dice:

"El cumplimiento del contrato será garantizado con diez mil libras peruanas ó su equivalente en bonos de la deuda interna, que se depositarán en la caja fiscal de Lima por el que obtenga la buena pró, antes de celebrarse la escritura de adjudicación. No se aceptarán las propuestas que no estén acompañadas con un recibo de la

misma caja por el diez por ciento del depósito indicado".

Ya tuve el honor de indicar las ventajas de un depósito previo para una obra de esta clase. La propuesta del señor Fort ofrece la misma garantía.

La 14 dice así:

"Siendo obligatorio el establecimiento de una línea telegráfica al lado de la férrea, conforme al reglamento general de ferrocarriles, el Gobierno tendrá el derecho de establecer sobre los postes cuatro conductores, para su exclusivo servicio".

Esta cláusula que envuelve cierto fondo de injusticia no tiene sino una importancia muy secundaria para el contratista. Una vez que éste ha colocado sus postes y su línea, ¿en qué se puede gravar, con que el Gobierno coloque hasta cuatro líneas? Lo probable es que resulte beneficiado porque quizá retirará su línea y aprovechará las del Estado para trasmitir sus despachos.

Sin embargo, si alguno de los proponentes hubiera pedido la modificación de ésta ó de otra cláusula, tengo la seguridad que el Gobierno de entonces lo habría aceptado.

Dice el señor Olachea que la cláusula 38 impide terminantemente que se presenten los interesados pidiendo modificación; pero debo llamar la atención de su señoría hacia la circunstancia que esta cláusula se refiere á las propuestas cerradas; es en ellas que deben aceptarse las bases sin modificación alguna, pero eso no impide que cualquier ciudadano, cualquiera compañía, en uso del derecho de petición que las leyes acuerdan, se presente en recurso abierto en la mesa de partes diciendo: "yo soy un posible proponente, pero no puedo presentarme á la licitación por que tal ó cual cláusula no me conviene ó no le conviene á la compañía que represento". Estoy seguro que la cláusula se habría suprimido, dado el caso de ser atendible la solicitud.

La cláusula 28 fué, también, objeto de algunas observaciones del señor Olachea.

Dice así:

"Si la empresa construyera pro

longaciones y ramales, se englobará su producto bruto en el de la línea principal para el cómputo, en caso que falte para el 7 por ciento conforme á las bases 26 y 27, que se calculará de todos modos sobre el capital que resulte de la presente licitación.

Esta cláusula, Excmo. señor, juzgando las cosas como las puedo juzgar ahora á alguna distancia de la época en que se verificaron, respondía en mi concepto á lo siguiente: los ramales que se puedan construir son pequeños ó grandes, si son pequeños la contabilidad de sus ingresos sería muy difícil llevarla con perfecta separación de la línea principal, y como esos ingresos tienen que ser pequeños no habría inconveniente ni lesionaría los intereses del contratista que se englobaran sus productos brutos en los de la línea principal.

En el caso de que los ramales fueran considerables, en realidad los intereses de los capitalistas habrían podido resultar profundamente lesionados; pero contemplemos el asunto bajo el punto de vista del interés fiscal y veremos que sin esa cláusula éste puede ser también profundamente lesionado.

En efecto, construyendo ramales de gran extensión se puede anular casi el tráfico en la línea principal, y así 350,000 soles en que fueron calculados los ingresos por el ingeniero Ayllón no darían utilidades á la línea principal sino á los ramales, violando el contratista el fondo pero no la forma del contrato. De allí habría resultado lo siguiente: el contratista habría percibido los ingresos provenientes de los ramales pero que en realidad correspondían á la línea principal y al calcular el producto de ésta se había llegado á cifras irrisorias y quizá el Estado habría tenido que pagar el 7 por ciento íntegramente; y sino se hubiese llegado á este extremo, en todo caso se habrían disminuido los ingresos propios de la línea principal. Ahora respecto á esta cláusula diré lo mismo que dije respecto á la 14 que en mi concepto es susceptible de modificaciones, pero cautelándose los intereses del Estado y evitando el peligro de que el tráfico principal en ciertas sec-

ciones se desvíe por los ramales quedando sin tráfico la línea principal.

La cláusula final es la que ha sido objeto de mayores ataques de parte del señor Olaechea. No sé si conforme á un criterio jurídico-constitucional esta cláusula sea inconveniente; no puedo seguir en ese terreno al H. señor Olaechea, para seguirlo en él me faltarían completamente las fuerzas, no tengo competencia ni gran conocimiento de los asuntos jurídicos y constitucionales para dilucidar el punto, pero sí me parece que puedo hacer algunas observaciones á las que él formuló ayer.

Ayer dije que muchas de las licitaciones que se habían realizado desde el año 96 habían contenido esta cláusula final en una forma u otra y que yo era, como continuó siendo, partidario de esa cláusula. El señor Olaechea dijo ayer que para que el argumento, *ad homine* que yo formulaba tuviera toda su fuerza habría sido preciso que se hubiera presentado un caso completamente análogo, idéntico al del ferrocarril de Lima á Pisco, y me invitó á que presentara un ejemplo. El ejemplo es el siguiente: el ferrocarril de la Oroya al Cerro de Pasco; esa concesión se hizo conforme á ley y se introdujo en las bases la prescripción de la licitación con depósito previo y además la cláusula final á que se ha referido el señor Olaechea.

En mi concepto, Excmo. señor, esta cláusula convierte al contrato que se va á verificar en un contrato condicional, y creo que la ley civil, cuya trasgresión manifiesta el señor Olaechea que se verifica con ella, reconoce la existencia de contratos condicionales. La condición de ese contrato es que el Gobierno se reserva la selección de las personas, y yo creo que no tiene nada de anticonstitucional ni ilegal el que al presentarse al público el Gobierno ofreciendo un contrato de este género, diga: lo celebraré, pero con tal de que la entidad que quiera obtenerlo me satisfaga completamente desde el punto de vista personal.

La cláusula final que no he llegado á comprender es la que ha

ayer el señor Olaechea, respecto á que sólo cuando el Gobierno no estuviera obligado por la ley á celebrar un contrato de este género, podría consignar esa cláusula final. Yo creo que todos los contratos que celebra el Gobierno son en virtud de leyes preexistentes, pues sus facultades todas derivadas de las leyes; por consiguiente, no puede decirse que el Supremo Gobierno pueda celebrar contratos que no están fundados en ley. Así los contratos sobre muelles están fundados en la ley general de muelles y los de ferrocarriles en la ley general de ferrocarriles; y, en general, no se puede suponer siquiera que haya contratos que no tengan fundamento legal.

Para esos casos, que en mi concepto no existen, manifestó el señor Olaechea que era aceptable esta cláusula final; pero no acierto á percibir la sutil diferencia que existe entre una y otra situación y no comprendo como el particular que va á contratar con el Gobierno modifique su criterio respecto á esta cláusula final, si el contrato de que forma parte está ó no fundado en ley expresa; la situación para el futuro contratista es la misma, siempre que se encuentre con que en el contrato que le propone el Gobierno existe la cláusula final, según la cual se va á hacer una selección personal, haciendo pasar á los contratistas en el crisol de las conveniencias públicas. ¿Qué le importa que exista ó no ley especial conforme á la cual se celebre el contrato? Y que nunca ha importado, lo manifiesta la circunstancia de que en veinte ó treinta licitaciones, cuyas copias tengo aquí y que ayer ligeramente extracté, se han presentado cuatro ó seis proponentes y se ha otorgado la concesión con esa cláusula. Regularmente, se presentan como proponentes á estas licitaciones los que no tienen temor á la clasificación personal y se alejan de ellas los que tienen temor, es decir, aquellos de los que el Estado puede también temer algo.

¿Qué me habría dicho el señor Olaechea y el Senado si yo suprimiendo esta cláusula en una licitación sobre esta obra ú otra me hubiera obligado á otor-

gar la concesión á alguna entidad cuya nacionalidad, cuyos antecedentes ó estructura fuesen desventajosos para los intereses del país?

Si uno de los proponentes fuese capaz de transferirla á un Gobierno extranjero podría convertirse esta línea en una especie de Canal de Suez, para el Perú, sobre todo si continuara construyendo la línea á lo largo de la costa; indudablemente que cuando el Khedive, otorgó la concesión del Canal de Suez, creyó que sería un canal internacional y no que se convertiría al cabo de algún tiempo en un canal inglés.

El señor OLAECHEA.—¿Y el ferrocarril Panamericano?)

EL ORADOR.—Voy á levantar un cargo que me hizo el H. señor Olaechea, dando á entender en su peroración de ayer, que si yo recordé que esta cláusula final figuraba desde el año 96 era tal vez como argumento político.

El señor OLAECHEA.—(No he hecho alusión á ella señor].

El señor MINISTRO.—A pesar de la declaración que hace el señor Olaechea, me va á permitir que manifieste que yo siempre he estado alejado de la política y que continuo alejado de ella, y que tal vez en el propósito de que el Ministerio de Fomento, no fuera un Ministerio político, me llamó, inmediatamente, S. E. el Presidente, á desempeñar esta cartera, y me propongo continuar en la vía que me he trazado, pues creo que sólo de ese modo podrá conseguirse hacer un trabajo fructífero en el Ministerio de Fomento.

Voy á hacer una observación final respecto á la cláusula de que me he venido ocupando. Creo que en todo contrato, para que sea válido, se requiere conocimiento de sus 3 términos: las personas, las cosas y sus relaciones; el Gobierno al convocar una licitación le dá á conocer al público, su persona, las relaciones que va á existir entre las personas y las cosas y le dá á conocer las cosas; el público conoce todo eso y al Gobierno le falta conocer una entidad, una parte del primer término de esta trilogía, le falta conocer la persona con quien va á tratar y me parece que hace

uso de perfecto derecho al reservarse cierta facultad con respecto á la persona que solo conocerá cuando se abran las propuestas, es decir, á reservarse el derecho de conocer íntegramente los 3 términos indispensables para la debida realización de un contrato.

El señor Olaechea manifestó que yo incurría en contradicción al sostener como buenas las bases y al pedir que el Congreso sea más liberal, manifestando que tal vez en las leyes hay defectos sustanciales.

Ya sobre este punto me he extendido lo suficiente, para fatigar más á la Cámara, ya he hecho ver que no he incurrido en contradicción al considerar buenas casi todas estas bases, al sostener la conveniencia de convocar una nueva licitación y al mismo tiempo al insinuar á la Cámara la conveniencia de que sean más liberales las concesiones ferroviarias que se den.

Yo creo que el Gobierno desde el momento que tiene que cumplir las leyes no puede hacer otra cosa que sujetar á ellas los contratos, y al hacer presente que las leyes no son completamente convenientes, esto quiere decir que debe ir mucho más lejos en sus concesiones el Congreso de un país como éste, nuevo, pobre, desprovisto de vías de comunicación.

Si á pesar de todas las gestiones que se hagan no se pudiera conseguir ejecutores de la obra, habrá que llegar á la conclusión de que la ley tiene errores fundamentales y de que esos errores deben subsanarse.

Uno de los artículos de la ley de agosto de 1889 y que está vigente, dice: Que el Gobierno no podrá hacer más concesiones que las que están precisamente estipuladas en la ley. Yo creo que esa cláusula debía decir que el Gobierno podrá hacer más concesiones de las estipuladas en esta ley si fuera necesario, siempre que las leyes de carácter general lo permitieran.

La ley de 1888 adjudica 25,000 hectáreas por kilómetro con condición de irrigarlas en el plazo de cinco años, ¿esta es concesión liberal? Yo creo que estas 25,000 hectáreas han debido ser otorgadas sin condición ninguna con el objeto de

que el concesionario del ferrocarril interesado en su mayor tráfico las aproveche en la forma que tenga por conveniente.

Hace 50 años que comenzaron las primeras tentativas para la construcción de los ferrocarriles transoceánicos en Norte América, y pocos años después todos estos ferrocarriles comenzaron á obtener como renta saneada el producto de los terrenos que se les concedió, pues fueron millones de acres de terrenos que aumentaban, en proporción á los nuevos ramales que construían y esos terrenos que entonces recibieron los contratistas de los Gobiernos y que no encontraban comprador por un dollar, se han llegado á vender á 200 y 300 dollars, y ha habido ferrocarril de esos, que ha obtenido 8 y 10.000 000 de dollars al año, nada más que con el producto de la venta de sus tierras.

Tengo aquí, Excmo. señor, una relación de las concesiones de tierras que el Gobierno de los EE. UU. en materia de ferrocarriles sabe hacer, y no solamente el Gobierno de los Estados Unidos sino también el Gobierno de Inglaterra. El "Canadian North railway" obtuvo 25 millones de acres de terrenos que ayer dije los vendieron á 3 dollars minimum, y que después han logrado venderlos á mayor precio. El acre es dos veces y media menos de una hectárea, así es que la concesión fué de diez millones de hectáreas de terreno. El Gobierno de Manitoba, aparte de la concesión que daba el Gobierno de Montreal, otorgaba quince millones de acres al mismo ferrocarril; yo dije ayer algo con respecto á estos terrenos, que son tan llanos que se pueden trazar rectas de mil kilómetros de longitud; terrenos tan fértiles que producen 50 por ciento más de trigo que los terrenos próximos de Estados Unidos. La sociedad Canadian North railway, recibió 25 millones de pesos oro y 25 millones de acres de terrenos para la colonización, y todavía en el año de 1903 estaban vendiéndose terrenos por este ferrocarril; sólo de 1902 á 1903 vendieron dos y medio millones de acres, por valor de 9 y medio millones de dollars ó sea más de 7 soles

el acre, q' es lo mismo q' 18 soles la hectárea. El ferrocarril del Congo recibió como subvención del gobierno belga [leyó]: Sería muy fácil llegar hasta el punto de fatigar la atención de la H. Cámara con la lectura de todos los datos que este extracto contiene.

El señor OLAECHEA—(Interrumpiendo)]

¿Me permitirá el señor Ministro hacerle una observación? Si tales la conciencia de S.Sa. si cree que las leyes protectoras del ferrocarril de Lima á Pisco no son bastante para estimular el interés privado, ¿cómo es posible que habiéndose presentado propuestas se haya convocado á licitación? El mejoramiento de esas propuestas no es posible, señor Ministro, con bases como la 38 que dice: (leyó) La licitación tenía necesariamente que dar resultados negativos, y siempre habrá que condenarla porque habían propuestas que han debido aceptarse á ojos cerrados. ¿Cómo es posible que no se buscara el mejoramiento de esas propuestas cuando S.Sa. lo dice, aún las naciones poderosas y ricas, hacen tantas concesiones para la construcción de obras públicas? Eso es, señor Ministro, lo que me desconcierta porque me revela lo arraigado de la convicción de S.Sa. de que no podemos tener ferrocarril con las leyes que el Congreso ha dictado; y faltando la fe y la confianza en el Gobierno para emprender el ferrocarril, estamos irremisiblemente perdidos.

El señor MINISTRO.—[continuando.]

Creo haber contestado al H. señor Olachea, en gran parte, las observaciones que acaba de formular, por la sencilla razón de que las leyes preexistentes así lo ordenan y las bases tienen que ajustarse á ellas; la ley dice \$ 500,000 de capital máximo y por consiguiente esa es la base de licitación, en el caso de haber dos ó tres propuestas. Lo que puedo decir con entera franqueza es que con esta exposición deseo preparar el ánimo de la cámara para las modificaciones que sea necesario introducir en las leyes existentes.

También me parece, Excmo. señor, que con ella preparo probablemente

á la H. Cámara, no sólo para este ferrocarril, sino para cualquiera otra concesión ferrocarrilera que se haga; creo que es ventajoso siempre que conozca la Representación Nacional las condiciones necesarias para lograr un medio de transporte semejante, para lograr que se implante en nuestro país obras públicas de esta clase, de las cuales el ingeniero Perdonét decía: que iban á transformar el mundo con más éxito, con más rapidez que el descubrimiento de América y la invención de la imprenta. Muy lejos estaba ese ingeniero; de creer q' su predicción del año 1850 pudiera realizarse en breve plazo; no creyó q' se verificara en el siglo XIX sino en el siguiente; sin embargo, los ferrocarriles, en el mundo entero durante los últimos años del siglo pasado han producido la transformación que Perdonét auguró, han provocado la revolución más radical en los medios de transporte, en la vida de los pueblos, que el descubrimiento de la América y la invención de la imprenta.

Voy á continuar analizando la ley del año 95. Esta ley señaló como flete máximo para el ferrocarril, la que se origina por la vía marítima, pero, tiene una omisión deplorable, no dice si los fletes de la vía marítima se calcularán agregándole además los diez soles de impuesto que por tonelada debe pagarse en los puertos de Pisco, del Callao ó intermedios; de donde resulta que el flete que el gobierno puede conceder á la empresa que contrate el ferrocarril, tendrá que ser igual al que origina la vía marítima; y solo á merced de una interpretación muy forzada de la ley será posible que el Gobierno vaya hasta al punto de conceder que los fletes del ferrocarril sean iguales á los de la vía marítima más los S. 10 por tonelada.

Los fletes de la vía marítima son tales que darían lugar á que los fletes del ferrocarril no pasaran de 4 centavos por tonelada kilométrica, que es bajo para vías terrestres, pero si se le agregaran á la vía marítima los S. 10.00 por tonelada, indudablemente resultaría un flete más compatible con las necesidades de un ferrocarril.

La ley de 1901 establece la garantía para cuando el ferrocarril haya comenzado el tráfico público; creo que este es un error análogo al cometido en el ferrocarril de Ilo á Moquegua, que no se ha logrado construir. Los contratistas de un ferrocarril cuando más necesitan protección, es cuando están comenzando á construir la línea; no cuando termina la construcción, y que ya están principiando á percibir las entradas del tráfico normal de la ruta ó del tráfico intenso producido por el ferrocarril; por esa razón es que el ferrocarril de Ilo á Moquegua no podrá construirse, porque la subvención que acuerda la ley debe comenzar á pagarse al concesionario cuando la línea esté terminada y debía ser cuando se comience á construir. En mi concepto la ley del ferrocarril de Lima á Pisco ha debido decir: esta garantía se pagará proporcionalmente á los kilómetros tendidos, desde el primer kilómetro.

Me parece, pues, Excmo. señor, que al lado de los defectos fundamentales que acabo de hacer notar en las leyes, los que puedan contener las bases son secundarios.

Siguiendo como sigo, en la labor administrativa, los métodos experimentales que me han conducido en mi carrera de ingeniero no me atrevería á proponer modificación alguna en las leyes.

Es necesario para el estudio de los fenómenos, ir eliminando sus causas probables á fin de descubrir la verdadera.

Ya he señalado como una de las causas posibles que originaron el fracaso de la licitación, las circunstancias políticas anormales que atravesaba el país, esas causas felizmente han desaparecido pero queda otra, la falta de estudios de ferrocarril, causa que yo me propongo eliminar, así es que no quedarán mas que los errores fundamentales que acabo de señalar en las leyes. Es necesario esperar el resultado de las gestiones directas que haga el representante de que nos habla el H. señor Olaechea; si esas negociaciones fracasan se hará una nueva licitación y solo entonces se puede llegar á la conclusión de que es-

tos defectos han sido la causa del mal éxito. No es posible proceder de otro modo, no podemos ir superponiendo leyes sin estudiar las causas de su mal éxito.

Yo tengo para mí que hay demasiadas leyes en el Perú, que pueden suprimirse muchas, que no hay necesidad de dar nuevas leyes; pero en cada caso sería necesario hacer un estudio minucioso, tan experimental como fuera posible, de los defectos que contengan las existentes. Nada se avanzaría con que el Gobierno presentara un proyecto de modificación, quizá si en él se incurrieran en defectos diametralmente opuestos ó análogos á los que tienen las leyes vigentes, por eso digo que es mejor seguir el método experimental que es el único método científico en ciencias como la de la administración pública, que puede considerarse como una rama de la sociología aplicada.

Felizmente la discusión con respecto á la cláusula final creo que no tiene objeto, desde el momento que es posible que se presente un proponente directo.

En la sesión de hoy, el H. señor Olaechea ha insistido en algunos de sus conceptos de ayer y debo declarar que con más gusto se escucha la fácil y elocuente palabra de S.Sa. que se anotan los conceptos que vá vertiendo. Es muy difícil cuando el oído está cautivado por la elocuencia de un orador de la talla del señor Olaechea hacer anotaciones y registrar objeciones.

El señor OLAECHEA.—(de su asiento.) Muchas gracias señor Ministro.

El señor MINISTRO.—Sin embargo, Excmo. señor, voy á contestar algunas de las palabras de S.Sa.

Dice S.Sa. que había dicho verdad con respecto á la propuesta del señor Payán; tuve el honor de decirle ayer que no dudaba de su palabra.

Refiriéndose á mi discurso de ayer dijo que no era posible reducir, lo que metafóricamente llamé ayer, quebrados de diferente denominador á un común denominador para poderlos comparar. Si fueran quebrados heterogéneos, como S.Sa. piensa en verdad no pueden com-

pararse pero me parece que manifesté que eran quebrados de diferente denominador, pudiendo ser homogéneos, entonces si es posible reducirlos á un común denominador.

Si adelanté la opinión que la propuesta del señor Fort no se apartaba considerablemente de las bases, debo manifestar que el adverbio considerablemente, quiere decir que esa propuesta se aparta algo de las leyes vigentes.

Electivamente aparte de la cláusula relativa á los árbitros tiene algunas otras que las ha señalado al margen con la letra I, ilegales, desde que estudié el expediente para tener el agrado de contestar el primer oficio que el Senado me pasó á solicitud del H. señor Alvarez Calderón.

Ha creído el H. señor Olaechea y lo deploro profundamente y le doy por ello la más completa satisfacción que cuando yo dirigí la carta que leí en la sesión anterior al señor McCune fué con el objeto de saber si había sido verdad ó mentira lo que aquí nos dijo SSA. Muy lejos de mi ánimo señor Olaechea que mi procedimiento se hubiera creído que obedeciera á propósito semejante. Cuando me dirigí al señor McCune fué con el objeto de saber si podríamos entrar en negociaciones directas.

Yo no dudo que el señor McCune le manifestó al señor Normand lo que el señor Olaechea repitió aquí; lo que creo es que después el señor McCune se ha desanimado pero como al señor Normand no le ha pasado lo mismo queda pendiente el asunto con este último señor, ya que ha ofrecido hacer todas las gestiones posibles para conseguir capitales.

El señor Olaechea ha manifestado que cree que mi opinión está formada respecto á las desventajas para el Estado de construir este ferrocarril; lejos de eso, participo de las opiniones de SSA., creo que este ferrocarril es de trascendencia considerable para los intereses del país; los intereses estratégicos los señaló el señor Olaechea en su peroración é indudablemente son los que priman en esta grande obra, pero también existen los intereses económicos, políticos y de todo género:

un ferrocarril como este que atraviese los campos sin agua de Cañete y Chíncha dará lugar á que á estos campos se irrigen, á que su población aumente y á que los habitantes de Lima consuman productos mejores á menor precio. De manera pues que sus ventajas no se me ocultan; soy partidario de este ferrocarril; por consiguiente, el colaborador que desea el H. señor Olaechea que tenga S. E. el Presidente de la República en su Ministro, para el cumplimiento de sus promesas á Ica lo tiene y muy decidido.

No soy partidario de ahora de este ferrocarril sino de siempre, por que creo que los ferrocarriles transformen los países y que el nuestro necesita más que ningún otro de este medio de transformación.

Con respecto al decreto de prórroga que ha impugnado el señor Olaechea, cúpleme hacerle notar, ya que no está presente el señor Barrios que autorizó ese decreto, un ligero error en que en mi concepto ha incurrido; tal vez la redacción del decreto es obscura, pero me parece que el verdadero sentido que debe darse á la redacción del decreto es el que voy á manifestar.

Dice así el decreto:

Lima, 30 de marzo de 1904.

Vistos 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 las 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 presenten mayor número de propuestas, lo cual pondrá al Gobierno en condiciones de poder escogitar, entre ellas, la más conveniente para contratar con provecho nacional la ejecución de esa importante obra;

Se resuelve:

Prórrogase el plazo mencionado hasta el catorce de julio del presente año.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

Rúbrica de S. E.

Barrios.

Las solicitudes, H. señor Olaechea, no eran para construir el ferrocarril porque se dice: "solicitudes en ese sentido", es decir solicitudes para la prórroga. Es sensible como dije enantes que el señor Ministro que lo autorizó no esté presente para que pueda desentrañar su verdadero sentido.

Sobre las propuestas y solicitudes de Londres también se ha extrañado el señor Olaechea.

La comunicación en virtud de la cual se dió el decreto de prórroga fué recibida aquí por telégrafo; el oficio que fué transmitido al Ministerio de Fomento el 14 de agosto, conforme manifiesta el señor Olaechea fué recibido en el Ministerio de Relaciones Exteriores probablemente días antes y conforme á la transcripción que tengo á la vista tiene fecha 20 de junio, de manera que habiendo pedido en mayo la prórroga, el 20 de junio, antes que la prórroga se venciera, ya estaban resueltos estos capitalistas á no enviar el ingeniero, que era lo único que perseguían con la prórroga, para que les informara de las condiciones del ferrocarril.

Me vaticina el señor Olaechea que que no inauguraré los trabajos del ferrocarril de Lima á Pisco. Lo deploraré muchísimo pero haré todo lo posible con el objeto de darme esa íntima satisfacción no sólo por que estoy convencido de que el departamento de Ica necesita y merece toda la protección de los poderes públicos sino también por satisfacción personal, de funcionario y de todo orden que experimentaría el día que ese feliz acontecimiento tuviera lugar.

Con respecto al desconsuelo que manifiesta el señor Olaechea por mi desaliento debo decirle que modifique sus sentimientos, porque me siento alentado para hacer todo lo posible porque ese ferrocarril se construya.

Me manifiesta el señor Olaechea que si yo fuera suficientemente entusiasta por el ferrocarril de Lima á Pisco le diría al Presidente de la República: hay una ley general de

ferrocarriles conforme á la cual se vota en el presupuesto general \$ 150,000 en un año y 200,000 en otro para ferrocarriles. ¿Por qué no tomar de allí las \$ 35,000 para el ferrocarril de Lima á Pisco? En primer lugar sería inútil porque, conforme á la ley de concesión para este ferrocarril, la garantía comenzará á figurar en el presupuesto cuando el ferrocarril esté entregado al tráfico y esto solo puede tener lugar dentro de cuatro ó cinco años.

En segundo lugar: conforme á la ley para el ferrocarril á Pisco la renta afectada á esta garantía es la de alcoholes y conforme á la ley general de ferrocarriles es la de tabacos, de manera que hay una discrepancia completa entre una y otra ley y solo modificando estas leyes ó violándolas se podría proponer al Presidente de la República lo que el señor Olaechea en su entusiasmo, del que yo participo para la construcción de ese ferrocarril, me aconsejaba.

Crea V.E. y crea el H. señor Olaechea que he dado respuesta hasta donde me ha sido posible á todas las observaciones que SSA. ha tenido á bien formular y que si algún vacío se nota en mi respuesta deseo que se me señale para colmarlo y que si alguna frase se juzga inconveniente veré con agrado que se me indique para retirarla.

El señor MINISTRO.—No tengo inconveniente en absolver la pregunta que SSA. desea formular así como todas las que los SS. Senadores se sirvan dirigirme respecto á cualquier asunto de mi despacho; pero antes me permitirá SSA. usar de la palabra por breves momentos para hacer una observación á la "prueba concluyente" que el señor La Torre Bueno ha presentado; con respecto á la intervención del gobierno en el asunto del ferrocarril, sobre el cual he dado ya amplias explicaciones, habiendo merecido la declaración de estar satisfechos los SS. Olaechea y Alvarez Calderón en forma tal que me obliga profundamente.

La prueba que ha dado el señor La Torre Bueno se refiere á una entrevista q' tuvo con el señor Payán, y á la circunstancia de haber mani-

festado dicho señor que el presidente de entonces, el recordado señor Candamo, no había manifestado mucho entusiasmo por esta obra.

Yo creo, Excmo. señor, que el señor Payán no debió considerar eso como causa bastante para retirarse como proponente, pues si el señor Candamo no hubiese sido partidario de la construcción de esa obra, eso no impedía que es e señor con su respeto tan conocido por las leyes, hubiera dado pleno cumplimiento á la ley promulgada.

Ahora, bajo el punto de vista técnico, el señor Candamo no era autoridad; yo me explicaría que el señor Payán se desanimara si hubiese hablado con alguna notabilidad ferrocarrilera y que después de recorrer la línea le hubiese dicho: esa obra no es conveniente.

Entre las muchas dotes que adornaban al señor Candamo, no figuraba la de tener conocimientos técnicos respecto á ferrocarriles y por consiguiente, su opinión no podía tener fuerza ninguna; y desde el momento que existía una ley el señor Payán, lo mismo que todos, debía estar seguro de que no habría titubeado para cumplirla.

Así es, pues, que me parece que la prueba aducida por el señor La Torre Bueno, no es concluyente.

Estoy dispuesto H. señor Llosa, á contestar la pregunta que S.Sa. tenga á bien formular.

El señor LLOSA.—Agradezco del modo más sincero la benevolencia del señor ministro para contestar las preguntas que le voy á hacer, y no podía esperar otra cosa del deseo que tiene de enterar á los RR. de todos los asuntos que jiran en su despacho.

Hace unos cuantos días, Excmo. señor, se ha dicho en todos los círculos sociales que La Pacific Company, aquella que contrató el ferrocarril de un lugar de la costa á otro del Marañón, ha hecho el depósito de £ 10,000 que conforme á una cláusula del contrato está obligada á hacer. Tengo entendido que el plazo para verificar este depósito venció el 2 de noviembre, y debería simplemente que el señor ministro se sirviera manifes-

tarme: cuándo se ha hecho ese depósito? ¿Quién lo ha constituido? ¿Y en qué forma se ha llevado á cabo?

El señor MINISTRO.—Puedo dar respuesta inmediata á las tres preguntas que acaba de formular el H. señor Llosa. El plazo señalado á la Pacific Company para hacer el depósito de las £ 10,000 comenzó á correr el 25 de julio del presente año y era de cien días; desde el 25 de julio hasta el 25 de octubre son 90 días más ó menos, se vencía pues, el plazo el 3 de noviembre; el 2 recibíamos, S. E. el presidente de la república y el que habla, un telegrama del gerente de esta compañía, adicionado con otro del representante de ella, señor Irigoyen, pidiendo una prórroga de 20 días solamente; S. E. el presidente me manifestó que no había inconveniente para darla hasta por 30 días para que un negocio de esta magnitud se perfeccionase, conviniendo en que se prorrogase el plazo por los 20 días pedidos, convirtiéndose así en 120 días el plazo total. La muerte del señor Clinton Gordon, reputadísimo ingeniero que primero fué miembro de una comisión de exploración, para la construcción del inter-oceánico, y después me ingeniero consultor del ferrocarril de Pensilvania y que murió á los dos ó tres días de la llegada del señor Irigoyen, fué la razón fundamental del pedido de prórroga que se concedió.

El depósito fué hecho dentro de los 20 días de prórroga y ha tenido lugar no sé si el 21 ó 23 del presente mes.

¿Quién ha hecho el depósito? El Banco del Perú y Londres. Tengo oficio del señor Payán en que me dice lo siguiente: "Tengo el agrado de comunicar á US. que está á la disposición del Gobierno el depósito de £ 10,000 oro para perfeccionar el contrato de la Pacific Company."

¿En que forma se ha hecho? En la forma que acabo de expresar, en la forma de depositar £ 10,000 oro. En uno de esos telegramas el representante de la Pacific Company manifiesta el deseo de que se acepte la conversión de las £ 10,000 oro en cédulas de la deuda interna; el Gobierno expedirá el decreto acep-

tando en esa forma la garantía conforme al contrato, y si no lo ha hecho es porque las ocupaciones de mi despacho y la necesidad que he tenido, con agrado desde luego, de venir á contestar las interpelaciones formuladas, no lo han permitido; pero en cuanto se expida ese decreto el Banco del Perú y Londres hará la operación de convertir el depósito de las £ 10,000 oro en bonos de la deuda interna; y no habrá inconveniente para ello, desde el momento que el contrato autoriza á dar esa forma al depósito para el cumplimiento de la concesión otorgada.

Si el H. señor Llosa tiene alguna otra pregunta que formular, respecto á este contrato ó cualquiera otro, me produciría viva satisfacción absolverla.

El señor LLOSA.—Por el momento ninguna otra; después es posible que me vea en el caso de hacer observaciones al Gobierno respecto al modo como ha tramitado ese asunto.

El señor PRESIDENTE.—Queda terminado el incidente relativo á las interpelaciones absueltas por el señor Ministro; y siendo la hora avanzada se levanta la sesión.

BENJAMIN LAMA,
Redactor

25a. sesión del lunes 28 de
noviembre de 1904

PRESIDIDA POR EL H. SENOR
VILLANUEVA

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

Irigoyen	Llosa
Orihuela	Morzán
Otoya	Moscoso Melgar
Alvarez Calderón	Noblecilla
Aspillaga	Olaechea
Bezada	Pacheco Castillo
Bernales	Peralta
Castro	Ramo Llontop
Capelo	Rodolfo
Carmona	del Río
Coronel Zagarra	Rulz
Calonge	Samanes
Elguera	Seminario y V
Escudero	Tester
Fernández	Tovar
García Calderón	Velarde Alvarez
Hernández	Ward M. A
Icasa Chaves	Ward J. F

Lama
La Torre Bueno
Luna

García y
Castro Iglesias
Secretarios,

fué leída y aprobada el acta de la anterior, con la indicación del señor La Torre Bueno, que su señoría no hizo simplemente observaciones como se dice en el acta, sino que expresó con claridad que la construcción del ferrocarril de Lima á Pisco no se había llevado á cabo por entorpecimientos del Gobierno.

Se dió cuenta de los siguientes documentos:

Oficios

De S. E. el Presidente de la honorable Cámara de Diputados, mandando en revisión el pliego adicional del presupuesto general, correspondiente al Ministerio de Justicia, Culto é Instrucción.

A la comisión principal de presupuesto.

Del mismo, comunicando que esa honorable Cámara ha aprobado el dictamen de su comisión principal de presupuesto, que en copia se acompaña, recaído en el oficio, en que el honorable Senado le participó lo resuelto por él en la revisión del pliego ordinario de justicia, culto é instrucción, correspondiente al presupuesto general para 1905.

Se mandó tener presente.

De los secretarios de la misma Cámara, invitando al Senado á celebrar sesión de Congreso el día que tenga á bien designar, para ocuparse del dictamen que en copia se acompaña, en la nota precedente de la presidencia de esa honorable Cámara, en relación con lo resuelto por el Senado en la revisión del pliego ordinario de egresos del presupuesto general, correspondiente al Ministerio de Justicia, Culto é Instrucción.

A la orden del día.

Dictámenes

De la comisión auxiliar de presupuesto, en las modificaciones introducidas por la honorable Cámara de Diputados en el presupuesto departamental de Huánuco.

A la orden del día.