

se sabe donde está, y despues de todo esto resulta que el Perú no es dueño de esa línea.

Por eso digo que una situación semejante debe terminar. Y no se crea que la rescisión es muy difícil, es muy fácil. Yo no quiero ocuparme de que eso está previsto en el contrato y que la rescisión se puede declarar administrativamente, me basta decir que cuando se hace un contrato entre dos personas, las leyes obligan á ambos á cumplirlo en su letra y en su espíritu, pero cuando una de las partes procede en todos sus actos con dolo y trata de estafar al Gobierno, este está en la obligación de rescindir el contrato; cualquier tribunal lo declararía así. El proyecto en debate tiene dos faxes: primero autoriza al gobierno para hacer un arreglo con la Compañía, y después decreta la rescisión. Yo no hubiera autorizado la primera parte, porque no creo que esta es una compañía con la cual se puede entrar en arreglo, nunca han venido al Perú Compañías de esa clase, pero en fin las cosas vienen así, no tenemos tiempo para más, la opinión en las Cámaras no se puede poner de acuerdo en asuntos tan complejos como éste, de modo que esa solución es aceptable, pero por lo menos el obsequiarle la línea á la Compañía es un gran negocio, porque se le habrían obsequiado ocho millones y nada más; de otro modo el Perú perderá veinte millones y el servicio del ferrocarril por treinta años.

Lo perdido se quedará perdido, esos dos millones de material rodante, que pueda ser que exista, poniendo los números muy gruesos, son dos millones que se perderán, pero ya sabremos siquiera lo que se pierde.

Yo creo, pues, que en el contrato de ley vigente, hay medios de acción para obligar á la Compañía á rectificar rumbos y poner las cosas de modo que el Perú pueda salvar el porvenir con seguridad y tal vez algo del presente. Por eso creo que debemos aprobar textualmente lo que ha venido de la Cámara de Diputados como único medio de abrir camino para cortar un abuso como este.

El Señor EGO-AGUIRRE.—Pido la palabra.

El Señor PRESIDENTE.—Queda su señoría con la palabra para el día de mañana.

Eran las 7 y 15 p. m.

Por la Redacción.

CARLOS CONCHA.



## 21ª Sesión del martes 12 de diciembre de 1911.

*Presidencia del H. señor Tovar*

Abierta la sesión con asistencia de los HH. señores Senadores: Bernal, Bezada, Cabrera, Capelo, Campos, Canevaro, Carmona, Diez Canseco, Durand, Ego-Aguirre, Hernández, Irigoyen, Latorre, Leguía, León, Loredó, Mackehenie, Marquina, Medina, Montesinos, Pizarro, del Río, Samanez, Santa María, Schreiber, Seminario, Solar, Torres Agurre, Umeres, Valencia Pacheco, Valera, Villareal, Villanueva, Vivanco, Ward M. A., Ward J. F., y Echenique y Rojas Loayza Secretarios, se leyó y aprobó el acta de la anterior.

Sin despacho de qué darse cuenta, se pasó á la estación de

### PEDIDOS

#### Aglomeración de carga en el ferrocarril Central.

El señor DURAND.—Voy á rogar á VE. se digne pasar un oficio al señor Ministro de Fomento, á fin de que dicte las medidas convenientes para que el Ferrocarril Central tenga el material rodante necesario. Hay mercaderías que, con notable perjuicio de los comerciantes, han sido trasportadas al Cerro de Pasco después de un año. Actualmente hay otras que tienen cuatro y seis meses depositadas en las estaciones del Ferrocarril Central, y la

causa de este perjuicio para el público, es la escasez de ese material rodante que el Gobierno tiene la facultad de exigir que se complete, conforme al reglamento de ferrocarriles, con cuyo fin debe hacer gestiones al respecto.

#### **Tarifas del Ferrocarril de Oroya al Cerro de Pasco.**

Además, ruego á V.E. que se pase un oficio al mismo Ministerio sobre un pedido que hice sobre las tarifas del ferrocarril de la Oroya al Cerro de Pasco. Ese ferrocarril cobra precios casi iguales á los que cobra la Peruvian, del Callao á la Oroya; siendo la distancia entre estos dos puntos, de 222 kilómetros, y de la Oroya al Cerro de Pasco, solo de 139. Hay pues una diferencia casi de 90 kilómetros. Además, la gradiente es de 1.05 en la línea del Callao á la Oroya, que es mayor que la de la línea de la Oroya al Cerro de Pasco, que no tiene sino 0.44 en su gradiente media. No hay, pues, razón para recargar tanto el flete. El señor Ministro de Fomento tiene, conforme al reglamento de ferrocarriles, la facultad de revisar las tarifas y hacer que se disminuyan los precios. Ruego, pues, que se reitere el oficio sobre mi pedido anterior.

El señor PRESIDENTE.—Serán atendidos los pedidos de su señoría.

#### **ORDEN DEL DIA**

##### **Modificaciones al contrato sobre construcción del ferrocarril de Lima á Huacho.**

El señor PRESIDENTE.—Continúa el debate sobre las modificaciones del contrato del ferrocarril de Lima á Huacho, venidas en revisión, de la H. Cámara de Diputados,

El señor EGO-AGUIRRE.—Excelentísimo señor: Explíceme mi intervención en este debate, por el natural deseo de suministrar á la H. Cámara, las informaciones que

he podido tomar por mi parte, y bien de cerca en el asunto relacionado con el punto que se discute. Cuando se dictó, Excmo. señor, la ley 470, autorizando al Gobierno para contratar la construcción del ferrocarril de Lima á Huacho, sin duda que los legisladores del Perú no tuvieron el propósito verdaderamente infantil de construir una línea férrea que, partiendo de Lima y recorriendo los arenales de la costa, terminase en Huacho. No tuvieron tampoco la idea de que ese ferrocarril representase para la República, un gravamen de proporciones tan considerables, que pudiera traer consigo un verdadero perjuicio para los intereses fiscales. Si nos atenemos á lo que la ley del ferrocarril de Lima á Huacho estableció respecto al trazo y costo, veremos que el propósito del legislador fué completamente diverso; entiendo que el concepto que predominó fué el siguiente: construir un ferrocarril que, partiendo de la ciudad de Lima y dirigiéndose á las cabeceras de la sierra, recorriera las inmediaciones de las quebradas principales y fuera á terminaren Huacho, construyendo ramales para Sayán y para Chancay. Este concepto del legislador está claramente expresado en la ley 470. Esa misma ley estableció que el precio máximo de construcción de vía ancha, fuese de 3.000 libras por kilómetro, y que, en caso de que la construcción fuera de vía angostas, se hiciera en condiciones convenientes.

No se facultó, en forma alguna, á los concesionarios, para que estos emitieran bonos que, en una forma directa ó indirecta, pudieran comprometer el crédito del país; pues la ley no contempló esa posibilidad, limitándose únicamente á garantizar el pago del interés del 6 % sobre el capital que se invirtiera en la construcción de la obra, y con la limitación que acabo de exponer.

Desgraciadamente, Excmo. señor, este propósito de la ley, que, como ya he dicho, no fué el deseo pueril de tener una vía férrea para atravesar arenales, no se pudo ejecutar. Circunstancias que sería innecesario mencionar en este momento, produjeron una resolución guber-

nativa, por la cual se autorizó la construcción de la vía férrea, fuera del trazo señalado por la ley, y se fijaba, como precio por kilómetro, una cantidad mayor que aquella que la ley establecía. ¿Cómo se produjo esta situación? En una forma que voy á explicar á la H. Cámara. Anexo al despacho de Fomento hay, como muy bien saben los señores representantes, una dirección ó una sección, consagrada á los estudios técnicos de las obras públicas. Los Ministros de Estado, no pueden, en asuntos que se relacionan con esos servicios técnicos, hacer otra cosa, en la gran mayoría de los casos, que inclinarse ante lo que los profesionales manifiestan en sus informes. Esto es lo que ha pasado con el estudio del ferrocarril de Lima á Huacho. Al exigir la presentación del presupuesto de la obra, el cuerpo técnico respectivo, manifestó que era materialmente imposible, construir una vía, en el sentido de llevarla por Chocas; que eso importaba construir un ferrocarril de enorme gradiente, que exigiría el empleo hasta de cremallera. Se inclinaba ese cuerpo, en el sentido de que la línea se llevase por la costa y que se autorizase á los concesionarios para hacer los estudios previos, por la costa de Ancón, es decir, para trazar el ferrocarril longitudinalmente, sobre los arenales, á lo largo de la costa. Al mismo tiempo expresaron los técnicos, que el precio calculado en la ley, de tres mil libras por kilómetro, era un precio insuficiente aún para la vía angosta, y que era indispensable pensar que, al construirse la vía angosta, por razón de las dificultades de la construcción, ese precio no podía ser menor de cuatro mil libras.

No es mi ánimo, Excmo. señor, juzgar el valor de estos informes; me limito á exponer los hechos, con toda sencillez y verdad.

El Ministro que tuvo delante esos informes y que trataba de conocer cuáles eran las condiciones del trazo de la línea y de su costo, dictó una resolución suprema autorizando á los concesionarios para llevar la línea por la costa de Ancón, y fijando como precio por kilómetro,

una cantidad mayor que la señalada por la ley.

Yo no aplaudo, ni critico, expongo los hechos y creo que, honradamente, debo expresar á la H. Cámara, que se sufrió un profundo error, una equivocación lamentable, al desvirtuar el sentido claro y expreso de la ley, en cuanto al trazo y costo de la línea.

Considerada la cuestión bajo este punto de vista, es necesario hacer un esfuerzo, para demandar del Gobierno el cumplimiento de la ley simple y lisamente. Yo no creo que, para llegar á este resultado, sea necesario é indispensable entrar en la serie de consideraciones y en las conclusiones, entre sí contradictorias, del dictamen de la Cámara de Diputados, que ha sido mandado en revisión á esta H. Cámara.

Encuentro, Excmo. señor, que, si por una parte, se le dice al Gobierno: está usted autorizado para entenderse con los concesionarios, á fin de procurar que no se construya la sección de Lima á Ancón, y por otra que está obligado á dar estricto cumplimiento á la ley, bajo el punto de vista del artículo tantos; está usted autorizado para hacer tal ó cual cosa, para verificar éste ó el otro arreglo; después de todo esto no me explico qué significación ni congruencia, ni qué valor tenga decirle al gobierno: si el veintitantos de diciembre, la línea no se encontrase en Huacho, procederá Ud. á rescindir el contrato. Me parece que hay cierta contradicción entre las primeras conclusiones del dictamen y ésta última; preferible habría sido decirle franca, liza y llanamente al gobierno: sujetándose al estricto cumplimiento de la ley, si el veintitantos de diciembre, no ha llegado el ferrocarril á Huacho, procederá Ud. á rescindir el contrato. Esto habría tenido, por lo menos, el mérito de las cosas claras y categóricas; pero, dada la forma de las conclusiones venidas en revisión de la colegisladora, repito que encuentro poca congruencia entre ellas.

Apesar de esto, Excmo. señor, muy lijeramente voy á ocuparme de esas conclusiones.

La primera se refiere á que el Gobierno, poniéndose de acuerdo con

los concesionarios, procure obtener que no se construya la sección de Ancón á Lima. Desde luego, me pronuncio en el sentido de esa conclusión; creo que es inconveniente para el país, la subsistencia de dos líneas paralelas entre Ancón y Lima. Mucho se ha dicho al respecto, mucho se ha argumentado en el sentido de las dificultades que podría tener la empresa constructora del ferrocarril entre Ancón y Huacho, en relación con la empresa que hoy explota la línea de Ancón á Lima, pero yo he sido testigo presencial de los esfuerzos singulares hechos por el representante de la Peruvian Corporation para procurar un avenimiento con la otra empresa, para evitarle al país esta duplicidad de líneas entre Lima y Ancón. Si el Estado, por el contrato de construcción, es, en cierto modo, socio de los constructores, puesto que ha contraído el compromiso de contribuir á salvar el déficit que pueda producir la explotación, el interés del socio Gobierno está en que ese déficit sea menor, y evidentemente que el déficit será menor, si, en virtud de una combinación entre la Peruvian Corporation y la otra compañía, deja, en primer lugar, de construirse una parte del ferrocarril y, en segundo lugar, la explotación que se haga de esa sección va á correr únicamente á cargo de una de esas empresas, sin responsabilidad para el Estado; y digo esto, porque la Peruvian ofrece concretamente esto: yo me obligo á mantener y conservar, sin responsabilidad alguna para la empresa del ferrocarril de Lima á Huacho, la sección entre Lima y Ancón, tendiendo un tercer riel para que los convoyes que vengan de Huacho sigan hasta Lima y se cumpla el pensamiento del legislador de que la línea sea de Lima á Huacho. Indudablemente que si la Peruvian Corporation vá á hacer el servicio y conservación de esa sección, el déficit de explotación debe ser menor, y, bajo ese punto, es conveniente para el Estado una solución semejante á la insinuada.

Hay otra consideración que no puede dejar de tenerse en cuenta. La Peruvian no es sino arrendataria del Fisco; no es propietaria de

esa línea; sólo la está usufructuando; por consiguiente, es inconcebible que el Estado contribuya con su dinero á la construcción de una línea paralela á otra que le pertenece, para que llegue un momento dado, en que se haga competencia á sí mismo. Esta monstruosidad, que salta á la vista, no hubiera ocurrido, Excmo. señor, si dentro del primitivo concepto de construcción de esta línea, se hubiera llevado por la dirección de Chocas, porque entonces no habría habido líneas paralelas, pero, como no se hizo así, debe evitarse por todos los medios la conclusión de esa línea paralela.

Otra de las conclusiones del dictámen se refiere á manifestar al Gobierno que debe dar cumplimiento á la cláusula tal, relativa al valor del pago de la construcción. Al comenzar, hice presente cual es mi modo de pensar y es innecesario repetir que en este asunto no cabe duda de ningún género. Voy á leer unas cuantas cifras para llevar al ánimo de la H. Cámara el convencimiento de las ventajas, que trae cumplir con la disposición del contrato. Según el presupuesto aprobado, la cantidad, valor de la construcción es de 830,513 libras por 252 kilómetros; si el Estado vá á reconocer el pago de esta suma tendrá que abonar como interés Lp. 49.800, pero si se hace la reducción como necesariamente debe hacerse conforme á la ley, entonces tendremos que en vez de 830 mil 513 libras, no habrá que pagar sino 597 mil, que, al seis por ciento de interés, darán £ 35.830; pero si se lleva el asunto al terreno donde yo desearía verlo colocado, y si se suprime la línea de Lima á Ancón, la obligación del Estado sólo representará 34 mil libras. Entre pagar 49,800 libras, valor del presupuesto aprobado en conformidad con la ley, ó pagar 34 mil, que es la cantidad que el Perú en realidad tiene la obligación de pagar, hay una diferencia del 50 %

He de tocar, para terminar, el asunto sobre la rescisión. Yo no creo honradamente que procede la rescisión, y no procede, porque el hecho que se ha presentado real y evidente es este: los concesionarios pidieron la modificación del contra-

to, el Gobierno, sin aprobarlo ó desaprobarlo, lo elevó al Congreso; la H. Cámara de Diputados creyó oportuno ocuparse de esas modificaciones; después de un ligero debate se mandaron á la Comisión de Obras Públicas, y ahí han estado dos años. Es indudable que los concesionarios podrían, en caso de rescisión, alegar este conjunto de circunstancias para manifestar que, por su parte, no ha habido culpa ni responsabilidad.

Durante esos dos años se ha vencido el plazo de tres que se concedió á los concesionarios por consiguiente no se puede reclamar, ni el Gobierno por vía administrativa puede rescindir el contrato; hay que ir á los tribunales; y yo pregunto ¿no corremos el riesgo de que esto influya en el ánimo de los jueces para decir que no hay lugar á la rescisión, y en ese caso, qué habremos ganado con dar ese paso? Habremos perdido el tiempo y habremos puesto en tela de duda la circunspección del Estado.

Como no es posible correr estos riesgos, yo me inclinaría en el sentido de que no se declarase la rescisión. Que simple y llanamente se obligara á los concesionarios á no construir la sección de Lima á Ancón, á cumplir las estipulaciones del contrato establecidas dentro de los términos que la ley fija. Esta es mi opinión, que, en gracia á la brevedad del tiempo, he procurado reducir á sus menores términos posibles.

El señor CARMONA. — Excmo. señor. Aunque se ha discutido este asunto largamente en Diputados y aunque las aclaraciones que ha hecho el H. Senador por Loreto son, en mi concepto, muy claras, encuentro muy complejo el asunto y yo creo que no es posible que demos nuestros votos sin estar capacitados de lo que el asunto realmente es. De todo lo que he podido entender, resulta que desde 1908 se mandó hacer por el Gobierno estudios; que posteriormente se dió una resolución para que se electrizará la línea. Todo eso vino á interrumpir el plazo que debía terminar en diciembre de este año, salvo que haya habido decretos posterior-

res que hayan levantado ese compromiso. Por otra parte, Excmo. señor, y á pesar de las explicaciones del H. señor Ego-Aguirre, yo creo que la línea de Lima á Ancón no debe dejar de hacerse, porque, en primer lugar, no hay por qué obligar á ninguna compañía á que sea contribuyente de la Peruvian; y además, porque ello significaría impedir que se construya una nueva línea que atravesaría haciendas y fundos de gran importancia, que no hay por qué perjudicar. Por esto, Excmo. señor, sin entrar al fondo de la cuestión, presento esta cuestión previa: que se llame al señor Ministro de Fomento para que nos dé las explicaciones del caso; que nos diga cuando se cumple el plazo que deben tener los concesionarios, porque de otra manera parece que abríamos un campo para que estos señores se presentaran reclamando de que no se les ha hecho justicia.

El señor EGO-AGUIRRE. — Excelente señor. Dos palabras. La Cámara, dejando de lado asuntos de interés actual, acordó, por unanimidad de votos, la preferencia en el debate de esta cuestión. Se hizo presente por el H. señor Capelo, que la H. Cámara estaba penetrada del asunto. Que todos los HH. señores habían tenido la oportunidad de conocer la cuestión por la publicación del debate y que era necesario no esperar que esta legislatura concluyera para ocuparse de él, porque entonces quedaría aplazado, con lo que la empresa continuaría construyendo la línea en las condiciones que lo hace y las dificultades serían entonces mayores. Yo no soy opuesto á que vengan los ministros, ojalá vinieran todos los días; nos ahorrarían muchos dolores de cabeza, pero creo que no es oportunidad de que venga el señor Ministro de Fomento á ilustrarnos sobre un asunto que es perfectamente conocido por la Cámara.

El señor CARMONA. — Excmo. señor. Si todos estamos perfectamente penetrados del asunto, yo quisiera que el H. señor Ego-Aguirre me explicara cómo se entendería ese acuerdo de la Cámara de Di-

putados para que se cumpla el artículo 14 del contrato y, á la vez, se agregue que el 22 de diciembre, si no está terminada la línea, se rescinda el contrato. Y si hay una ley que ordena que el 22 de diciembre se termine, y hay un decreto que ordena que se suspendan los trabajos cómo se entiende el vencimiento del plazo. Por eso he pedido la venida del señor Ministro, para que nos explique todo esto. Ahora, si el H. señor Ego-Aguirre está tan capacitado en estos asuntos, y puede sacarme de esta duda, desearía que así lo hiciese.

El señor EGO-AGUIRRE.—Excelentísimo señor. El plazo de construcción ha sido de tres años, pero como quiera que han ocurrido dificultades que han dado origen á paralizaciones en los trabajos, yo he manifestado que no me siento muy dispuesto á inclinarme en el sentido de la rescisión, porque la creo inconveniente; de manera que la explicación que solicita el H. señor Carmona la había dado de antemano: creo que no debe aprobarse esta conclusión del dictamen, sino las anteriores; ese es mi criterio, porque en realidad hay cierta implicancia entre esa conclusión y el resto del dictamen.

El señor CAPELO.—Estas cosas hay que abordarlas con toda franqueza y altura; no podemos engañarnos unos á otros, ni engañar al país ¿queremos la solución del asunto, sí, ó nó? Porque quien quiere el fin quiere los medios. Pretender que se apruebe un artículo, y no los otros, es pretender que no se apruebe ninguno, porque hoy es el último día que funcionan las Cámaras y la única solución es aprobar lo resuelto en la de Diputados; es lo único que pone fin al asunto, y cualquier otro atajo, como llamar al Ministro ó aprobar todo el proyecto, menos un artículo, significa el rechazo; y más franco es que los que en su conciencia encuentran que no es conveniente aprobar ese proyecto lo rechacen, pero no estos medios que conducen á producir un mal resultado y echar velos en la conciencia nacional.

Que todos tenemos formado

nuestro juicio al respecto, no cabe duda, porque nadie puede en este asunto desconocer que el contrato celebrado para el ferrocarril de Huacho se hizo, como dice el H. señor Ego-Aguirre, bajo la base fundamental de una línea productiva, y no que la línea fuese por esos arenales donde hace 40 años pasó ya un ferrocarril y se hundieron en ellos muchos millones, y mucho menos hacer una línea angosta imposible. De manera, pues, que el contrato ha sido alterado sustancialmente en sus condiciones esenciales en su objetivo. Ese mismo informe técnico á que aludió el H. señor Ego-Aguirre, de que el ferrocarril no podía hacerse con gradientes por el precio enorme de 4000 libras, el único camino que indica es la rescisión del contrato, porque el Gobierno no puede modificarlo contra el tenor expreso de la ley.

Yo, por ejemplo, contrato con una persona para que construya una casa situada en la longitud y latitud tal, y si ese sitio corresponde á un lago, es imposible cumplir el contrato y queda rescindido por la naturaleza de las cosas, porque es imposible ejecutarlo.

Si, según informes técnicos, que yo desearía conocer, la línea por Chocas demanda cremallera y no se puede llevar por esos cerros línea de pendiente corriente, cuando vemos que la línea de la Oroya llega por sig-sags hasta las cumbres de los Andes, si esa era la esencia del contrato y era imposible realizarlo, estaba rescindido por imposibilidad material. ¿Acaso la ley dice que, de todos modos, habrá de hacerse el ferrocarril, cueste lo que cueste y pasando por cualquier parte? No, Excmo. señor, dice que se hará por tal parte y por tal precio y, si eso era imposible, el asunto estaba concluido.

Después de las alteraciones hechas que hacían del ferrocarril una obra inútil, costosa y perjudicial al país, se va al otro extremo: en vez de construir una empresa solvente que traiga, cuando menos, la responsabilidad de su crédito, se busca una empresa insolvente sin un centavo de capital, que no tenía más que unas hojas de papel sellado y timbres de correo para hacer

partes telegráficas y decir: autorícese al Ministro del Perú para que dé valor á esos papeles en blanco. Y he aquí uno de esos papeles, Excelentísimo señor: (leyó)

¿Qué más se quiere, Excmo. señor? Si viene donde mí un individuo y me trae una letra firmada por él, á cargo de un capitalista conocido, y ese capitalista está dispuesto á aceptar la letra, ¿no la recibiré yo, Excmo. señor? Es claro que sí; á mí qué me importa que el girador sea un pobre diablo, cuando el que la acepta es una persona solvente y en el banco puedo descontar la letra y recibir el dinero. Pues bien, esto es lo que ha pasado con la empresa del ferrocarril de Lima á Huacho; con esta firma, el Gobierno del Perú, le ha entregado ochocientas treinta mil libras á esa compañía insolvente, para que haga con ese dinero lo que ella quiera. Y todavía, después de que se produce este hecho, y se modificó sustancialmente las condiciones del contrato, poniendo en manos de esa compañía insolvente una suma enorme para que la maneje como quiera, ¿vamos á discutir todavía aquí si vendrá el Ministro ó no vendrá, si la rescisión procede ó no procede, si el plazo se vence ó no se vence aún? No, Excmo. señor; cuando viene un cataclismo, uno á lo primero que tiende es á salvarse, y el Perú tiene que salvarse de este cataclismo enorme, de esta pérdida de varios millones de soles, que le causa grandísimo daño, porque el Perú no está en condiciones de votar así, por la borda, treinta millones de soles. Bastante pierde con las ochocientas treinta mil libras de los bonos, que es el doble de lo que cuesta la línea, porque, estirando mucho las cifras, todos los rieles, terraplenes, carros y locomotoras de ese ferrocarril no llegan á cuatro millones. Esos mismos técnicos, que encontraron que era insuficiente el valor del precio por kilómetro estipulado en la ley, que vayan á tasar esa línea, que vayan también, si se quiere, técnicos de Alemania, Inglaterra y Estados Unidos, y se verá si esa línea vale más de cuatro millones de soles. Mientras tanto el Gobierno del Perú tiene que responder, porque

está la fé nacional empeñada, por ocho millones, trescientos mil soles. ¿Y esto, á cambio de qué? ¿Se tiene siquiera un ferrocarril que se mueva? No, Excmo. señor; se ha hecho eso á cambio de tener una línea que no se mueve, que no se puede mover porque ha sido ejecutada contra todos los principios del arte del ingeniero, porque esta línea ha sido trazada por las faldas de los cerros, que recorrió la línea antigua, por un sitio en donde cada tres días se derrumba el cerro por entero y cubre por completo la línea. Es una cosa inconcebible haber llevado esa línea por esos arenales hasta la proximidad de Sicaya; ese es un trabajo completamente perdido; hasta las curvas se han trazado con un radio tan pequeño, que, hace pocos días no más, una locomotora, al pasar por una de ellas, se volteó y saltó fuera de la línea, y eso tendrá que suceder todos los días. Los señores que hicieron una excursión en ese ferrocarril habrán podido apreciar todo esto.

Sin embargo, el Perú, después de los ocho millones trescientos mil soles que ya dió y que no puede sacudirse de ellos, porque ya han salido de las cajas de los bancos, y están en poder de la compañía, so pretexto de comprar locomotoras y ejecutar trabajos que no se han hecho, ó que, si se han hecho, se hacen aparecer por el doble ó triple de su valor; el Gobierno del Perú, digo, tendrá que pagar el déficit de la explotación de la línea; y cuando una línea ha sido construída mal, la explotación significa reconstrucción, porque los trabajos tienen que hacerse de nuevo, y eso es lo que tendrá que hacerse, habrá que arrancar los treinticinco kilómetros de Ancón á Chancay, trazados en zig-zags y llevarlos por otro lado, y todos estos gastos de explotación, que son de construcción, significarán ocho millones más; así es que se pagará un déficit de explotación, lo menos de treinticinco mil libras al año, que, sumadas al servicio de los intereses, serán como noventa mil libras al año. ¿No habrá nación que se irrite ante una infamia semejante? ¿Puede concebirse algo más inícuo y algo más monstruoso que esto? Esto, pues, no tiene otra

solución que la de concluir con un estado de cosas semejantes.

Todavía esa compañía se ha permitido emitir, con el nombre de hipoteca, un millón de libras. ¿Qué significa ese millón de libras? Una cosa muy sencilla, porque ya la hemos visto hacer años antes: se emiten esos bonos para guardarlos en la Caja y se dice: para concluir la obra, se necesita un millón de libras; como no se emplea, va á la caja de los accionistas; de modo que, sin que lo autorice el contrato, el hecho se produce; por consiguiente eso tiene consecuencias graves sobre el erario nacional, y de ahí resulta que vamos á tener que pagar la línea tres veces, la que está pagada, la que se va á pagar como explotación, y la tercera vez, por estos bonos.

En cualquier parte del mundo, Excmo. señor, cuando se hace un contrato de esta naturaleza, se estipula que en determinadas circunstancias cabe la rescisión; en el Perú mismo, hace medio siglo, cuando no estábamos tan civilizados como ahora, se empleaba ese procedimiento, y hay una rescisión famosa, una rescisión por un contrato de consignación de guano con don Aquiles Saniet; y eso que se trataba de un contrato de mucha mayor importancia que el ferrocarril de Huacho; entonces el Fisco inició la acción judicial, y la causa pasó para dictámen de un magistrado, cuyo nombre debe gravarse perpetuamente, el Dr. Arredondo. Este señor recibió la visita de don Aquiles Saniet que llevaba un pañuelo de seda lleno de onzas de oro, y que puso con disimulo sobre una de las mesas. Al comenzar á hablar, el contratista hizo mérito de la justicia de su causa, de sus derechos, etc. El Dr. Arredondo lo escuchó atentamente, lo trató con la mayor corrección y le dijo: «yo estudiaré el asunto, señor, lo estudiaré como debe hacerlo un fiscal de la Nación, y procederé conforme me lo indique mi deber y mi conciencia.» Se despidió el contratista, dejando sobre la mesa el pañuelo de seda con las onzas de oro. Inmediatamente el Dr. Arredondo lo llamó y le dijo: Ud. ha olvidado este pañuelo sobre la mesa.—Nó, Dr. no

lo he olvidado, lo he dejado.—Se equivoca Ud., Ud. no puede dejar aquí ese pañuelo, y se lo vá á llevar inmediatamente. — Perfectamente, Dr., no se moleste, me lo llevaré, pero tenga Ud. la seguridad de que no será mucho tiempo Fiscal de la Nación.

Triste es decirlo, Excmo. señor; pero efectivamente, no fué por mucho tiempo el Dr. Arredondo vocal de la Suprema. Entonces, Excmo. señor, la rescisión se mandó y las onzas de oro fueron impotentes para corromper esa conciencia y corromper las demás conciencias de los magistrados del país. Yo creo que hoy pasaría lo mismo, pero creo que no necesitamos recurrir á esa rescisión, porque tenemos otros motivos para declararla administrativamente. Los hechos sobrevinientes, los decretos expedidos por el Gobierno, las solicitudes hechas por la compañía y aceptadas como un hecho, la mala ejecución de la obra, todo, Excmo. señor, nos dá derecho para, administrativamente, decretar esa rescisión; y no se diga que en esos tres casos de rescisión ha pasado la época de hacerlos pre-ente, como ya en la discusión de la Cámara de Diputados, se afirmó por algunos representantes que decían: tal rescisión, por tal motivo, no puede hacerse; tal otra, tampoco; todas habían pasado la oportunidad de hacerse. No, Excmo. señor, las causas de rescisión no pasan sino después que pasa el plazo de conocidas y esas causas recién son ahora formuladas y conocidas; por consiguiente, no hay tales plazos pasados. Debo marcar un poco la atención sobre estos puntos, porque vale la pena. El Gobierno no tenía derecho de expedir un solo decreto contrario al contrato-ley. Si lo expidió, faltó á su deber como Gobierno y su responsabilidad la contrajo para con el país, que es su juez; pero no dió derecho á la compañía, porque el contrato-ley no se lo dió en este sentido, desde que este país está regido por una constitución que dice que las leyes sólo se modifican por el Congreso. Fué enjuague que favoreció á la compañía, pero sus derechos no se aumentaron; disminuían únicamente los merecimientos del Gobierno para

con el Congreso y para con el país, pero esta es harina de otro costal y por ello no había adquirido la compañía derecho alguno, en tanto que, al beneficiarse con los decretos que dió el Gobierno, se alteró la sustancia, se modificó el contrato; por consiguiente no puede llamarse un contrato intangible, desde que había sido tocado por el Gobierno expidiendo decretos que favorecían á la compañía, pero no tenían significación en el orden de la ley. Esos decretos del Gobierno sólo beneficiaron á la compañía, que, merced á ellos, pudo constituirse, pues no teniendo un real, ni siquiera para poner avisos en los periódicos llamando operarios, de esa manera obtuvo capitales para ser ejecutora de un contrato que había sido cambiado en su esencia, porque el contrato decía que el contratista no haría la obra con dinero ajeno, como lo consiguió, sino que traería capital y haría la obra y que el Gobierno del Perú respondería por el servicio del capital que se invirtiese en la obra, hasta por la suma de ochocientas mil libras; mientras tanto la compañía lo que ha hecho es emitir bonos por ochocientas millibras que los ha descontado, y ha recibido su producto en efectivo. Entonces ¿cuál es el capital que ha traído esta compañía? Ninguno. Como se vé, Excmo. señor, de lo que se ha tratado es sólo de hacer un negocio leonino de un daño enorme, enormísimo, para el país, estipulando un contrato contrario á los términos de la ley, Por consiguiente, desde que el contrato se ha salido de las prescripciones que se dictaron, la rescisión se impone. Lo que debe buscarse es un arreglo en que se llegue á términos racionales. Por eso procede el primer artículo aprobado en Diputados, para que, adaptándose á las exigencias del medio y respondiendo á hacer el menor sacrificio posible, se llegue á una solución aceptable y se imponga el criterio, no de un individuo, sino de la colectividad; porque no puede imponerse la conclusión que cuadre al miembro A ó B de la Cámara, sino al resultado de la votación. Se podría alegar que, entre lo aprobado por la Cámara de Diputados y lo

que nos parece debía aprobarse, habría muchas soluciones; pero no es de esto de lo que se trata, sino que estamos en este dilema: ó aprobamos eso que viene de la Cámara de Diputados, ó lo contrario. Lo natural es que aprobemos aquella fórmula que contempla todo el asunto, es decir, estamos conformes de que la compañía no ha procedido de buena fé y decimos: hemos perdido cuatro millones de soles que se ha puesto en el bolsillo y no perdemos más, no estamos dispuestos á perder más; si quiere entrará en un arreglo; si no entra, se hace la rescisión del contrato, sea administrativa ó judicialmente. Si entra en el arreglo, no necesitaremos llegar á la rescisión; ya digo, el Perú ha perdido diez millones de soles. De lo que se trata es de salvar 20 millones y que el contrato quede en términos que el Perú no entregue más que 50 mil libras por 20 años; y cuando todos los rieles se echen al mar, ganaremos mucho dinero. Pero si la línea para la empresa significa algo, que se quede con ella, y nosotros salvamos muchos millones de soles.

Creo, pues, que no cabe sino un dilema: aprobar esa conclusión ó rechazarla; pero cualquiera otra solución intermedia es inconveniente.

El señor CARMONA.—Quien no hubiera oído las palabras que yo pronuncié para pedir que el señor Ministro viniera, creería que yo estaba en contra de la doctrina sustentada por el H. señor Capelo. Yo no me he pronunciado ni en pro ni en contra, porque no tengo conciencia formada del asunto y puedo decir que, como yo, hay muchos señores Senadores que piensan lo mismo, al menos por este lado. De manera, pues, que no me he pronunciado, porque no tengo formada opinión, precisamente por aquello de los decretos que interrumpieron el plazo que debía cumplirse el 2 de diciembre. Si el Gobierno dió decreto enmendando el trazo de la línea y para hacer nuevos estudios, decretos que eran tan válidos como lo fué aquel por el que se inició el contrato, ¿cómo es posible sostener que el contrato termine el 22

de diciembre? Por esa razón he solicitado que venga el señor Ministro para sacarnos de toda duda, porque no es posible que si un capitalista manda construir una casa con la condición de que se la entregue el 22 de diciembre, y mucho antes de esa fecha le dice al arquitecto que suspenda los trabajos porque no quiere ese plano, sino otro que va á venir, no es posible exigir después que la casa se entregue el 22 de diciembre.

Además, el señor Ministro puede venir el día de mañana, porque no creo que tenga ningún impedimento. ¿Yo, acaso, obstruyo y digo que no se vea esto pronto? ¿acaso quiero que llegue el 22 de diciembre y esto no esté concluido? Le ruego á su señoría que cambie de concepto respecto á mi propósito. Lo que quiero es que el señor Ministro venga el día de mañana, y no es razón para que no se acepte, el hecho de que el Congreso se clausure mañana, porque se instalará pasado mañana, pues de otro modo no habría presupuestado.

De todos modos, Excmo. señor, esta es mi opinión y ruego á V.E. que consulte á la Cámara.

El señor PRESIDENTE. — Debo hacer presente que el señor Ministro, como todo el Gabinete, está asistiendo á la Cámara de Diputados y probablemente mañana tiene que continuar.

El señor CARMONA. — Yo he hablado con el señor Ministro de Fomento y me ha dicho que cree terminar hoy, pero si no termina hoy, será mañana y con tal que sea antes del 22 de diciembre; no hay riesgo.

El señor PRESIDENTE. — Más claro, lo que su señoría quiere es el aplazamiento para el próximo Congreso.

El señor CARMONA. — Que será pasado mañana; porque no va á estar el Gobierno una semana sin convocar.

El señor PRESIDENTE. — Voy á consultar. Los señores que acepten el aplazamiento propuesto por

el H. señor Carmona, se servirán manifestarlo. (Votación) Desechado. Continúa el debate.

El señor DIEZ CANSECO. — Que conste mi voto á favor, apoyado en las razones que acaba de manifestar el H. señor Carmona, que considero justas, porque el asunto es obscuro para las personas que no tenemos el talento de otras y por eso habría deseado que viniera aquí el señor Ministro á dar las explicaciones necesarias.

El señor SOLAR. — En verdad, Excmo. señor, que este asunto del ferrocarril de Lima á Huacho ha pasado por vicisitudes verdaderamente lamentables y que han distanciado la solución que se propuso el legislador al dictar la ley 470 á que acaba de referirse el H. señor Ego-Aguirre.

Como muy bien se ha dicho, tanto en esta Cámara como en la legisladora, el propósito del legislador, al dictar la ley autoritativa para la construcción del ferrocarril de Lima á Huacho, fué la de unir esta capital con aquella ciudad por un ferrocarril que, partiendo de Lima, atravesara el valle de Carabayllo, pasara por la cuesta de Huachos, frente á la quebrada de Canta, y en seguida á Chancay y Huacho, con ramales á los respectivos puertos. Y este trazo que fué la base fundamental de la ley autoritativa y del contrato derivado de ella, era absolutamente indispensable, Excmo. señor, porque cuando se construye un ferrocarril en países nuevos, no deben preocuparse jamás, ni el legislador ni el Gobierno, de cuántos kilómetros más ó menos se van á construir y de cuánto más ó menos puede ser el costo de la construcción, sino de cuáles son los beneficios que el país va á reportar de la construcción de la línea. Así es, pues, que no es un argumento decir que para seguir ese trazo era necesario gastar tal cantidad de libras más, porque había tales ó cuales dificultades que salvar aumentando el número de kilómetros, y, por lo tanto, el costo de la construcción, si después de ese esfuerzo hecho por el país, teníamos como resultado una línea llamada

á fomentar poderosamente las industrias nacionales haciéndose productiva muy pronto.

Desgraciadamente, por un error inexplicable y contra la voluntad y el empeño de los que más ó menos conocemos la trascendencia de esa línea, se cambió el trazo establecido en una ley buena, llamada á dar al Perú una obra pública que, como he dicho, no sólo iba á desarrollar las industrias agrícola y minera de los lugares que atravesara la línea férrea, sino que también con el tiempo sería reproductiva.

Es este hecho, Excmo. señor, de tal trascendencia y ha dejado tan honda impresión en mi espíritu, que me propongo no contribuir jamás con mi modesto voto en el seno de la representación nacional, á la construcción de una línea férrea en el Perú, si el Congreso no determina previamente el trazo que debe seguir, por lo menos en sus puntos cardinales. Porque esto que ocurre con el ferrocarril de Lima á Huacho ha sucedido con todos los ferrocarriles del Perú: los Congresos han autorizado la construcción de ferrocarriles verdaderamente nacionales, llamados á prestar inmensos servicios al país, y en seguida el Gobierno ha consentido la modificación de los trazos, convirtiendo á esos ferrocarriles nacionales en obras malas y contraproducentes. Como ejemplo, tenemos el ferrocarril de Arequipa, que no debió ir á Mollendo, sino á Islay; el ferrocarril de Cajamarca, que no debió ir por la ribera del río y sin embargo se llevó por allí y fué destruido, &c. El hecho es que casi todos los ferrocarriles del Perú han tenido ese mismo defecto, que hoy vuelve á presentarse en el ferrocarril de Lima á Huacho.

De manera, pues, que cambiado el espíritu, la base fundamental de la ley que se dictó para el ferrocarril de Lima á Huacho, y del contrato respectivo, tenemos hoy una obra verdaderamente abominable. Resulta, Excmo. señor, que como consecuencia del cambio del trazo, se pactó un precio que no guarda relación con el autorizado en la ley: un precio subido, porque se trata ya de una línea de trocha angosta,

y no se guarda la proporción con el precio señalado en la ley para la vía ancha. Como consecuencia del trazo, se ha traído el ferrocarril de Huacho á Ancón, para guillotinarlo en ese lugar, porque, bajo el supuesto de que al Ejecutivo se le diera esa autorización aprobada en la Cámara de Diputados, celebraría un arreglo en virtud del cual se suprime la doble línea. Poreso, cuando el H. señor Capelo con gran entusiasmo, creyó haber encontrado la solución en aprobar la conclusión de la Cámara de Diputados, dije yo que sería el mayor daño que se pudiera hacer al país, y voy á demostrarlo.

Si se aceptara lo propuesto para colocar un tercer riel, á fin de que el ferrocarril de Huacho llegue hasta Lima, quedaría la sección de Ancón bajo la administración de la Peruvian, y digo yo ¿es posible concebir un ferrocarril de 250 kilómetros, cuya administración se entrega al dueño de la estación terminal que representa 40 kilómetros, es decir, una sexta parte, á fin de que éste tenga el control de toda la línea, tanto más, cuanto que tiene que despertarse el interés antagónico entre ambas empresas? Naturalmente el ferrocarril será el sacrificado. Si fuera posible llegar á un arreglo como dice el H. señor Capelo, se habrían salvado los inconvenientes. Si fuera posible terminar este asunto estableciendo que el Perú, en ningún caso, estaría obligado sino á hacer el servicio de 49 mil libras, durante 30 años, sería muy conveniente; desgraciadamente, en virtud de esa autorización, no se restringe la acción del Gobierno, á fin de evitar que el Perú sea responsable, conforme al contrato mismo, de los gastos de administración. Dé manera que tendremos esto: un ferrocarril de Huacho á Ancón remendado, con un tercer riel para 40 kilómetros, dependiendo de dos empresas antagónicas y dejando, para el estado, subsistente, no sólo la obligación de hacer el servicio de amortización é intereses del capital, sino la responsabilidad derivada del contrato de cubrir los gastos de explotación durante 30 años.

De manera que, convencido, como estoy, de la buena fé del señor Capelo en este asunto, como en todos, estoy seguro que comprenderá que defender las conclusiones de la Cámara de Diputados es contraproducente.

Ahora, hablando de esta sección de Lima á Ancón, á que se refiere el H. señor Ego Aguirre, me permitirá su señoría que rectifique las cifras que ha dado sobre el particular. Su señoría decía que, mientras era preciso hacer el servicio de 49800 libras, sobre 830 mil que representa el valor del ferrocarril al seis por ciento, en caso que se construya toda la línea; esa suma se reduciría á 35 mil, si el Gobierno ordena que no se haga la sección de Ancón á Lima, reemplazándolo por un tercer riel.

Y precisamente lo que voy á demostrar, es que eso no es así. El capital total, como se sabe, es de 83 mil libras, y el servicio de amortización es de 49 mil ochocientas libras anuales; si se reduce el capital en lo que representa el precio de la sección de Lima á Ancón, tendremos: 40 kilómetros, á 3 mil libras, son 120 mil libras, que, al seis por ciento, son 7 mil libras; de manera que el servicio total quedará reducido á 42 mil ochocientas libras, y no á 35 mil, como ha sostenido su señoría.

El señor CAPELO (interrumpiendo): Es que hay otra reducción en el precio por kilómetro.

El señor SOLAR.—Además, hay que tener en cuenta, Excmo. señor, que, al reducir el precio de la sección de Ancón, que son 40 kilómetros, habría que deducir los gastos hechos en esa sección y que ineludiblemente habría que reconocerle á la compañía, como son: el terraplén, que está avanzado, y demás; de manera que la economía, escasamente, llegaría á cien mil libras en el capital y en el servicio, al rededor de seis mil libras al año; con esto creo que no se habría avanzado nada para la solución de este asunto. Pero hay que estimar una cuestión tan compleja como ésta no por sus detalles; hay que tomar,

la en su esencia: ¿qué es, bajo el punto de vista jurídico y administrativo, qué significa este contrato del ferrocarril de Lima á Huacho, cuáles son las obligaciones que para el Estado se derivan, cuál es la capacidad legal y jurídica del Fisco en este asunto? y, una vez que estudiemos eso, podremos deducir cuál es la solución única que se impone en la situación á que hemos llegado. Los congresos han dictado en muy raras ocasiones lo que se llama contrato ley. El que dió origen á la obra del ferrocarril de Lima á Huacho, no fué en realidad un contrato ley, en la acepción neta de la palabra, porque, si es verdad que fundamentalmente dictó la ley y el contrato era ley, quedaron algunos puntos secundarios para que fueran resueltos por el Ejecutivo, en virtud de la autorización dada en la misma ley. Pero esto no obstante, Excmo. señor, es el hecho que desde el momento en que un Congreso aprobó un contrato, cesó su facultad de legislar sobre la materia y quedó en la condición de una persona civil, que tiene los mismos deberes y obligaciones que el otro contratante, derivados del contrato mismo, y al amparo de nuestras leyes. Ahora bien, aprobado el contrato por el Congreso y en seguida, aceptadas las modificaciones introducidas por el otro contratante, quedó el asunto definitivamente resuelto. Después, y á consecuencia de incidentes que sería largo rememorar, llegaron el Gobierno y el contratista á fijar bases de una renovación de contrato, en virtud de las cuales el Gobierno debería consentir que la Compañía no construyera la línea de Lima á Ancón, haciendo tales y cuales concesiones, por lo que el Gobierno declaró que los contratos no podían ser sino ad referendum, porque el Gobierno no tenía personería legal en este contrato, la que exclusivamente tenía el Congreso.

Y esto es bien claro, porque hay dos géneros de contrato: los unos, que se hacen en virtud de una autorización directa del Congreso, por el Congreso mismo, y en esos casos corresponde la personería al Congreso; y otros, en que procede el Gobierno en uso de sus facultades.

des, y corresponde la personería al Gobierno. Si era el Congreso quien había aprobado el contrato primitivo, sólo el Congreso puede modificarlo; y de allí que la modificación presentada por el Gobierno, de acuerdo con la empresa, no pudiera tener fuerza legal. Es, pues, sobre esta base que las modificaciones se mandaron al Congreso y que, después, se involucraron al contrato, muchas de las cuales son actos verdaderamente incalificables, como la autorización á nuestro Ministro en Francia, para que declarara que el Gobierno estaba dispuesto á hacer el servicio de 830 mil libras que representaban el valor del ferrocarril, ó sea un servicio de 49 libras al año. ¿Cómo es posible, qué explicación seria puede dar un Gobierno que, de un lado, dice á los contratistas: no es conveniente á los intereses nacionales construir la sección de Lima á Ancón, y, de otro, autoriza á nuestro Ministro en Francia para declarar que el Gobierno del Perú es responsable por el servicio de 49 mil libras anuales; es decir, del valor total del ferrocarril? Hay, pues, contradicción entre celebrar, por un lado, arreglos para impedir que se construya ese ramal y, de otro, autorizar á nuestro Ministro para garantizar que se levante el capital necesario para la construcción íntegra de la línea.

Esto viene á demostrar, Excmo. señor, que este asunto del ferrocarril de Lima á Huacho ha sido verdaderamente objeto de irregularidades de uno y otro lado y que requiere una solución definitiva y conforme con la justicia y el derecho; que debemos reconocerlo de uno y otro lado, porque aunque el interés del Perú pudiera llevarnos en un sentido que nos sacara del terreno de lo justo, no debemos dejarnos llevar por ese interés, por que más vale el buen nombre y el crédito de un país, que las pocas ó muchas libras que pudiera significar la falta de cumplimiento de su palabra y de su compromiso.

Sostengo, pues, que el Congreso del Perú no está capacitado para innovar por sí mismo un contrato bilateral; que la ley autoritativa que ha venido en revisión, no satis-

face necesidad ninguna, sino complica más la cuestión, porque de qué sirve la ley autoritativa, si el Gobierno nada puede hacer contra el contrato mismo. ¿No es más conforme con la justicia ampararnos en el contrato mismo y pedir la rescisión por no haberse cumplido por ninguna de las partes, especialmente el contratista? Este es el remedio honrado.

Debo declarar, que si es verdad que, por razones de orden personal, puedo ver con agrado que se haga el ferrocarril pasando por Chancay, como peruano prefiero que se levante esa línea, antes de que se construya en las condiciones venidas de la Cámara de Diputados, porque estoy convencido de que en virtud de esa autorización, no pesarán sobre el estado sólo esas 49 mil libras, sino que vendrán después todos los gastos derivados de la explotación, de conformidad con el contrato mismo.

De manera, pues, Excmo. señor, que si honradamente tenemos esta solución, si podemos ir francamente á la rescisión del contrato; ¿por qué vamos á buscar una solución distinta? Si lo que queremos es armar al Gobierno de una fuerza moral bastante, para encarrilar á los contratistas, llegando á un arreglo satisfactorio, el camino es el que nos brinda la ley y el contrato mismo.

Por estas consideraciones, Excmo. señor, ya que se ha planteado la cuestión de resolver este asunto inmediatamente, ó aprobando el proyecto venido en revisión de la Cámara de Diputados ó rechazándolo, yo, Excelentísimo señor, lo rechazaré, perfectamente convencido, como estoy, de que no se hace ningún daño á la nación, porque no necesita el Gobierno que se le autorice á rescindir el contrato: tiene ancho campo para pedir la rescisión, exigiendo á los contratistas que cumplan con las estipulaciones del contrato ó que lo rescindan.

Por estas consideraciones, yo estaré porque se rechace el proyecto venido en revisión, de la H. Cámara de Diputados.

El señor CAPELO.—Voy á contestar en pocas palabras los argu-

mentos expuestos por el H. señor Solar. Su señoría nos ha hecho primero el argumento del empalme de la línea de Ancón á Huacho con la de Lima á Ancón, y nos dijo: si la línea llega hasta Ancón y no puede pasar hasta Lima, sino por una soldadura con la línea de la Peruvian, poniendo un tercer riel, esa línea de Ancón, de hecho, está degollada. ¿Por qué está degollada? Su señoría no lo ha demostrado.

En Europa, no hay una sola línea que no tenga que empalmar con otras líneas de diferente ancho y de distinta nacionalidad. Cuando se va de París á San Petesburgo y de ahí, por el transiberiano, hasta Puerto Arturo, ¿cuántas líneas de diferentes nacionalidades, de diferentes empresas y con distintos anchos, no hay que atravesar? ¿Y acaso se ven estos antagonismos de que nos habla el H. señor Solar? No, Excmo. señor. Entre las empresas no hay antagonismos, porque las empresas no son perros ni gatos; lo que ellas buscan es su negocio, y su negocio les aconseja estar en buena armonía. Aquí, no más, tenemos un ejemplo: la línea americana que va de la Oroya al Cerro de Pasco, es de un ancho distinto de la línea que va de Lima á la Oroya, que explota la Peruvian; y, sin embargo, no hay ningún antagonismo entre una y otra empresa; al contrario, marchan en la mejor armonía. No tiene, pues, fundamento el argumento de su señoría, de que va á quedar degollada la línea.

Después nos habla su señoría de la rescisión. Conviene su señoría en que el contrato es una abominación, pero dice que no se puede rescindir; la rescisión es una cosa imposible, nos ha dicho su señoría; pero á renglón seguido nos dice: el Gobierno la puede pedir sin dificultad de ninguna clase. Yo le contesto á su señoría: si es tan fácil al Gobierno pedir la rescisión, mas fácil le será, si tiene esta autorización; no se corre ningún peligro al autorizarla. Ahora, al mismo tiempo que se autoriza al Gobierno para la rescisión, se le aconsejan otros caminos; de manera que si el Gobierno vé, que el camino de la rescisión, no es el mas corto,

seguirá otro de los caminos que se le insinúan en este proyecto.

Por mi parte, yo creo que la rescisión, es una necesidad imperiosa, y es la solución que debe adoptarse; pero acepto que, por otro lado, se le autorice para entrar en arreglos, por que, en países como este, las medidas extremas, no son muchas veces las más prácticas. Por eso, la primera cláusula autoriza al Gobierno para entenderse con la empresa, por un camino racional, y si no entra la empresa en ese camino, irá á la rescisión. Eso lo hemos experimentado con la Peruvian; durante treinta años ha habido una lucha constante con esa empresa, la lucha ha sido dañosa, tanto para la empresa como para el Perú, hasta que, por fin se restableció la armonía con esa compañía, los beneficios pronto se dejaron sentir. Yo contribuí por mi parte á esa inteligencia. Y no puede ser de otro modo, porque si cada uno sostiene sus derechos extremos, tiene que haber lucha constante y daño para ambos.

No veo, pues, ninguna ventaja para el Perú, el que continuemos con una empresa que no hace sino hacerle daño. Ya una parte está perdida, pero es nuestro deber que atajemos los gastos que se vienen encima. Se nos dice que el Gobierno ha manifestado voluntad para salvar esos intereses. Tanto mejor; pero de todos modos es necesario que el país salga de un contrato semejante. No se ha dado, pues, ninguna razón en contra de esa conclusión de la Cámara de Diputados.

El señor SOLAR.—Debo rectificar. En primer lugar, yo tengo experiencia propia y personal de lo que son los ferrocarriles en Europa y Estados Unidos. En Francia, se puede tomar un ferrocarril y se atraviesan cuatro ó cinco países, pertenecientes las diversas secciones á diferentes empresas, y es que hay que tener presente, que hay siempre convenciones y compromisos entre las compañías, porque sus intereses son armónicos, y les conviene servir á los pasajeros y á la carga, de manera que en el interés de todos, está el mejor

servicio en su sección. Pero aquí se encuentra uno, en una situación contraria; aquí nos encontramos con intereses antagónicos entre las empresas de Huacho y Ancón, porque es indudable, que para la Peruvian es un incentivo constante, la prosperidad de la línea, y si esta empresa tiene la última sección que termina de Ancón á Lima, procurará por todos los medios que tenga en sus manos, conseguir su fin. Este es el orden natural de las cosas, este es el único interés claro.

Creo, yo, pues, que este argumento es concluyente, y por eso digo que el tercer riel no resuelve el problema, porque eso sería entregar la administración de la línea, en su estación terminal, en manos de la Peruvian, lo que va contra el sentido común, pues no es posible que quien sólo tiene la sexta parte de la propiedad, tenga el control de la propiedad entera.

Por esta razón, á mi juicio, es inaceptable semejante solución.

Si en esta conclusión de la Cámara de Diputados, se limitara la responsabilidad del Perú, á solo hacer el servicio de las 830 mil libras, estaría de acuerdo con ella, aun cuando todo lo demás fuera perfectamente inútil, porque habría hecho una gran cosa, limitando la responsabilidad del Perú á solo el servicio de las 830 mil libras. Pero esta autorización deja márgen para que subsistan esas responsabilidades, desde que permite, no hacer el servicio del capital, que es lo que menos debe preocuparnos, sino los gastos de administración, de conformidad con el contrato.

Por lo demás, Excmo. señor, para mí no es ya una cuestión de interés personal sino de principio, que es preciso dejar establecida una vez por todas. ¿Tiene el Congreso la facultad suficiente para intervenir en este asunto como legislador? El Congreso del Perú, en este contrato, no representa sino una persona jurídica que tiene obligaciones que cumplir y derechos que ejercer, de conformidad con el contrato derivado de la ley 470. Esta es para mí la cuestión fundamental del asunto, y si esta cuestión de principios y fundamen-

tal, resuelve la cuestión en manera forma que mejor se consultan los intereses nacionales, es claro que debo estar por esta conclusión y en contra de las que han venido de la Cámara de Diputados.

El señor MONTESINOS.—Exce entísimo señor: Todos los debates que ha habido en la Cámara de Diputados, así como las razones luminosas que han aducido los HH. señores que me han precedido en el uso de la palabra, me han llevado á formarme concepto, y siempre contando con la benevolencia de la Cámara, voy á exponer mis opiniones.

Indudablemente que ha habido una ley 470 que se ha invocado y que determina la manera cómo debe construirse el ferrocarril de Lima á Huacho, señalando los lugares que debe recorrer y las cantidades que debe pagarse por cada kilómetro, y autorizando al Gobierno para que formularse dentro de esa ley, el contrato. Ahora, resulta que el Gobierno, al firmar el contrato, se ha separado por completo de la ley, y he aquí la base de todas las desgracias que han podido venir, porque siempre el apartamiento de la ley, trae por resultado, los males que ocasionan el no cumplimiento de ella. En la situación actual, el Congreso forma una de las entidades jurídicas; visto el asunto bajo el punto de vista legal, el Congreso forma una de las entidades jurídicas, una sola de las partes contratantes, siendo la otra la compañía que que ha contratado con el Gobierno por autorización del Congreso; es el caso que una de las partes ha sometido á la otra algunas modificaciones del contrato que ha celebrado.

Yo creo que el Congreso está capacitado para conocer esas modificaciones, que presenta la otra parte; pero como esas modificaciones van á declarar el contrato nulo, nos vemos en un dilema: por una parte, se desechan las modificaciones, como ha expresado el H. señor Ego-Aguirre, se va al fondo de la cuestión, al punto verdadero de la nulidad. Es indudable que no puede existir contrato contrario á la ley expresa, por consiguiente el contrato que se ha cele-

brado con la compañía del ferrocarril de Lima á Huacho, debe declararse que es nulo desde su base, por haber faltado á la ley y no haberse cumplido. Indudablemente que no cabe otro argumento que dar, pero viene la circunstancia, como ha hecho notar el H. señor Capelo, que el crédito del Perú está comprometido en el extranjero, porque se ha autorizado á nuestro Ministro en Europa, para que garantice con la firma de la Nación Peruana, el interés de un capital de 830 mil libras, valor de la obra.

Creo, Excmo. señor, que, en medio de esta atingencia, parece lo más conveniente dar la autorización al Gobierno; pero se ve mejor la manera de solucionar este asunto, como lo ha acordado la Cámara de Diputados, pero no en cuanto á la primera parte que dispone que pase el Gobierno por sí propio, porque no es el Gobierno quien puede rescindir un contrato, es el Poder Judicial el llamado á dictar la rescisión, tanto más cuanto que la Cámara de Diputados, al haber fijado una fecha, veo que no lo ha hecho correctamente, porque, según los documentos que aparecen publicados y de los cuales he podido imponerme, resulta que el Gobierno ha venido concediendo plazos sucesivos, y no es posible fijar una fecha exacta dentro de la cual se dé por terminado el contrato.

Estas son las razones por las que me adhiero en todo á la opinión del H. señor Capelo, con la excepción que he hecho de que no se faculte al Gobierno para rescindir el contrato, porque no reconozco en el Gobierno facultad para rescindir un contrato controvertido, facultad que sólo corresponde al Poder Judicial.

El señor LOREDO. —Excmo. señor: Aunque mi inteligencia es más oscurecida que la de los señores representantes que me han precedido en la palabra, veo en este asunto más claro de lo que parece.

Tanto el H. señor Capelo como los señores Solar y Ego Aguirre y, como acaba de hacerlo el señor Montesinos, nos presentan á la consideración de la Cámara, ratifican-

do lo expuesto en la Cámara de Diputados, que en el contrato celebrado con la compañía para la construcción del ferrocarril de Lima á Huacho, concurren causas de rescisión de ese contrato. Todos estamos de acuerdo en ese punto, pero discrepan los señores que me han precedido en el uso de la palabra en la forma y modo de llevar á cabo ese objeto. Según la Cámara de Diputados, en el proyecto venido en revisión, el Gobierno declarará de hecho la rescisión si las obras no se han terminado de ejecutar el 22 de diciembre; y á la vez autoriza al Gobierno para que contrate con la compañía, lo que es un contrasentido, con perdón de esa H. Cámara.

Según el H. señor Capelo, que es, en mi concepto, el que se coloca en un término medio y el más justo, el contrato debe rescindirse, pero esto no obsta para que se puedan tener presentes las recomendaciones que hace la Cámara de Diputados. Pero el H. señor Capelo no concluye como diserta, sino que termina pidiendo que se acepten las conclusiones de la Cámara de Diputados, á lo que tiene que observar el H. señor Solar, muy bien, que no se pueden aprobar esas conclusiones, por que en ellas hay contradicciones y que mejor es rechazarlas. Yo creo, Excmo. señor, que pueden conciliarse, tanto el propósito que persigue el Congreso como la respetabilidad del país y el cumplimiento de las leyes, de la manera siguiente: no saliendo el Congreso de las atribuciones que le son propias, porque la verdad, Excmo. señor, es que nosotros en nuestros pactos internos y externos cometemos errores y procedemos con ignorancia y después, cuando los que tratan con nosotros, sean nacionales, vecinos ó extranjeros, se acojen á ese error ó ignorancia, nos desesperamos y queremos con nosotros mismos desbaratar lo que es fruto de nuestro error. Nosotros debemos proceder á respetar el contrato para pedir su rescisión, pero respetando al concesionario, dentro del modo y forma que prescriben las leyes del país, considerado como persona jurídica, para hacer valer nuestros derechos y sostener la rescisión, en contra de la

oposición á esa rescisión que la otra parte sostiene. Yo propondría esta forma que acabo de borrar con el concurso de mi estimado y querido amigo el H. señor Ego Aguirre, y es la siguiente: "El Congreso, teniendo en consideración: que han concurrido causales que determinan la nulidad y rescisión del contrato celebrado para la construcción del ferrocarril de Lima á Huacho, dispone: autorizar al Gobierno para que pida la rescisión de dicho contrato en la forma y modo que determinan las leyes del país, sin perjuicio de poder acordar con los concesionarios que no se lleve adelante la construcción de la línea de Lima á Ancón, y que se estime en su justo valor el precio de la obra construida desde Ancón á Huacho."

El señor CAPELO.—Si esa fórmula se hubiese propuesto hace un mes, podría discutirse, pero se presenta en este momento, y en este momento no es posible esa solución. Suponiendo que se hubiese encontrado la solución más perfecta, esa solución más perfecta, sería imposible en este momento. Por ahora no hay más que esta solución: ó aprobar lo venido en revisión de la Cámara de Diputados y se salvan los intereses de la Nación, ó se pierden, rechazándolo, treinta millones de soles.

Las observaciones que á este respecto se han hecho, parten de un error de concepto. Su señoría dice que no tiene derecho el Gobierno de rescindir este contrato del modo como lo autoriza lo aprobado por la H. Cámara de Diputados. Esa será una opinión de su señoría; no es la mía, ni la de la mayoría de la Cámara de Diputados que aprobó la ley, ni la de infinidad de gentes que, examinando el contrato, ven que es perfectamente legal lo hecho por la Colegisladora, porque hay esta cláusula en el contrato: que si la obra no se concluye en tal plazo, será rescindido, y justamente ese plazo vence el día tantos que señala el contrato ley. La rescisión es, pues, perfectamente legal. Aquello de que se han hecho modificaciones al contrato y que, á mérito de ellas, el plazo no vence tal día sino tal

otro, que lo digan los abogados de la compañía; la defensa de los intereses de la compañía, es cosa que le toca hacer á ella, no al Congreso. Sería curioso que el Congreso dijera: declaramos que aquello que dice la ley, no lo dice la ley. La línea no está concluida, luego el Gobierno tiene perfecto derecho para rescindir el contrato. Allá la empresa, hará su defensa; ella será la que diga que el plazo no vence en diciembre, sino en marzo ó en junio del año entrante; ella dirá que el Gobierno le ha alargado los plazos, y entonces se verá si el Gobierno tenía derecho para alargarlos, por que este es un contrato ley, que obliga á la compañía en lo que la favorece y en lo que no la favorece; no es posible que la compañía quiera atenerse á la ley para lo bueno y no para lo malo.

De manera, pues, que la rescisión procede, y lo hecho por la Cámara de Diputados es correcto.

Después se nos dice que hay contradicción entre lo primero y lo segundo, en el proyecto de la Cámara de Diputados. Yo no veo la contradicción: el Gobierno del Perú, le dice primero á la compañía: vamos á entendernos, y si la compañía no quiere, viene entonces la rescisión; la rescisión que la Constitución ordena, porque tiene que decirse conforme á la ley. Si en la defensa de la empresa al cumplimiento de ese artículo, adujese ella, no nosotros, que no procede la rescisión administrativa, el asunto irá ante los jueces, sentenciarán los jueces, pero no nosotros. Sólo el Poder Judicial dirá si procede ó no la rescisión administrativa, pero nosotros, como representantes del Perú, no podemos hacer lo que le corresponde al Poder Judicial, y mucho menos debemos ser nosotros los que vayamos á salir en defensa de los intereses de la empresa.

De modo que lo aprobado en la Cámara de Diputados, permite al Gobierno resolver los últimos incidentes, el no aprobarla es regalar á esa compañía valiosos intereses, es entregarle á la compañía lo que es nuestra obligación defender.

Se nos hace otro argumento, sobre el cual he tenido que luchar toda mi vida, porque he considerado

que esa teoría es dañosa é inmoral; la fundó algún catedrático universitario, y creció como crece la mala yerba. Según ella, se dice que el país contratante deja de ser lo que es; yo contrato con un carpintero. pues por eso yo soy carpintero. El Congreso del Perú contrata con una compañía, deja de ser Congreso y se convierte en compañía; el Gobierno contrata con un negociante en algodones, pues deja de ser Gobierno y se convierte en negociante de algodones. Es decir, se cree que el Congreso y el Gobierno han perdido sus atribuciones soberanas por el hecho de contratar. Si esto fuera cierto, la consecuencia sería no contratar jamás; pero en Francia, en Inglaterra, y en todos los demás países, no digo el Gobierno, los presidentes solos, ven un asunto, estipulan las cláusulas y celebran un contrato. Pues bien, ese contrato queda rescindido; por la simple voluntad del ejecutivo, cuando la otra parte no ha cumplido sus compromisos. En Francia no se dice jamás que el gobierno se ha despojado de sus condiciones de autoridad soberana, y, sólo cuando hay derechos civiles de por medio, se apela al Poder Judicial, y éste endereza las cosas; pero eso es muy distinto á quererles negar á los representantes de la nación sus atribuciones soberanas.

Se dice: lo aprobado en la Cámara de Diputados indica que se ha condenado á muerte á la empresa. No es eso: es muy sencillo decirle al Gobierno: señor Gobierno, contrate Ud. con esa compañía de manera de pagarle 4 en vez de 16, vea Ud. que esa compañía proceda de tal ó cual manera. El Gobierno, si puede, hará el contrato en esa forma; si no puede, ahí está el Congreso para cambiar las condiciones que dictó; pero no puede, por su simple voluntad, cambiar las condiciones de un contrato; y es hasta su salvaguardia, porque le dirá á la compañía: no tengo el derecho de hacer más.

Si yo hago un contrato, por ejemplo, con un banco hipotecario que presta dinero, y este banco no paga sus dividendos puntualmente, no van los accionistas donde el juez, nó, notifican al deudor para que

pague, y si no paga, entonces los bancos hipotecarios ponen á remate la finca y ejecutan al deudor. Se me dirá: eso hacen los bancos porque tienen ley especial, pues eso hacemos nosotros con la ley 470; decimos: si no está ejecutado el ferrocarril en tal plazo, rescindirá el Gobierno el contrato; lo mismo que hacen los bancos; desde que la ley lo dice de un modo expreso, no cabe duda ninguna; terminantemente dice: si no está ejecutada la línea á los tres años, se rescindirá el contrato.

El señor ECHENIQUE. — (Interrumpiendo) "Una vez aprobados los estudios", dice.

El señor CAPELO. — (Continuando) Entonces observará la empresa, y al observar la empresa, vendrá, la rescisión, no por ese motivo, sino por el otro. Yo pregunto, Excmo. señor: ¿Cuál es la ventaja que sacaría la nación con no aprobar ese artículo? ¿Cuál es la ventaja para el Gobierno con adelantarle á la compañía que no procede la rescisión por el artículo tanto?; mientras tanto, al aprobar ese artículo, señalamos al Gobierno sus derechos y hacemos bien, porque estamos en el deber de interpretar la ley en el sentido de que ella no sea una amenaza. Si el contrato no es conforme á ley, el poder judicial declarará que no es conforme á ley, pero ningún representante tiene derecho ahora á decir que es contrario á ley. Son los intereses de la nación los que se trata de defender; pero yo quiero admitir que en esa disposición aprobada en Diputados haya algo inconveniente. No estamos en condiciones de modificar esas resoluciones: ó las admitimos ó las rechazamos; si lo primero, hemos salvado los intereses de la nación; si las rechazamos, los hemos hundido.

El señor PRESIDENTE. — Para recordar la memoria de los honorables señores, voy á hacer leer los artículos que se han citado.

El señor SECRETARIO, leyó:

El señor SOLAR. — Excmo. señor. De todos los argumentos expuestos

aquí, en pró del proyecto aprobado en la Cámara de Diputados y venido en revisión al Senado, es indudablemente el de más efecto, el que debe llamar la atención del Senado, y que ha repetido varias veces en sus disertaciones el H. señor Capelo, es el de que, ó aprobamos lo venido en revisión de la Cámara de Diputados, en cuyo caso habremos salvado los intereses de la nación, ó los rechazamos, y los habremos hundido. Pues yo digo que es lo contrario: que si, por desgracia, el Gobierno, en virtud de la autorización aprobada en la Cámara de Diputados, celebrara un arreglo con la compañía para evitar la construcción de la sección Ancón y subsistieran las demás obligaciones del contrato, como la de hacer los servicios de intereses y amortización, entonces si, no habríamos contemplado los intereses nacionales, puesto que tendría que gravarse más el Estado con una línea que sería entonces improductiva. De ahí que si el propósito del H. señor Capelo es evitar que se grave el erario sobre lo que representa el interés y amortización de 830 mil libras, le propongo esto: (leyó)

Si el propósito de su señoría es el que acabo de indicar, debe apoyar esta iniciativa con todo entusiasmo y decisión, cosa que no propongo desde luego, sino que invito á su señoría á que haga una adición al proyecto venido en revisión de la Cámara de Diputados, en estos términos: (leyó)

Si el H. señor Capelo ó algún otro señor aceptara esta base de arreglo, si esto fuera posible, entonces yo aprobaría cualquier proyecto que se presentara, pero en la situación en que nos encontramos, si no se aprueba una ley en estos términos, si corremos riesgo tan inminente, entonces no puedo sino proceder con toda honradez y altura de concepto, al cumplimiento del contrato que ha obligado la fé nacional. Ese contrato en su cláusula 21 dice terminantemente: (leyó)

Quiere decir, pues, que de hecho queda rescindido el contrato.

De manera, pues, que el Gobierno tiene en sus manos el arma decisiva para resolver el asunto: rescindir el contrato conforme á la cláusula

21 y en seguida, si lo cree conveniente, á los intereses nacionales, expropiar la parte de la obra ya concluída, por su justo precio, y así el Perú no habrá desembolsado un centavo más de lo que cuesta la obra, sino que, al contrario, pagará 10% menos según el contrato.

Yo declaro, y deseo que quede constancia de mis palabras, que si en virtud de esa autorización, el Gobierno llegara á algún arreglo con la compañía sobre la base de no construir el ramal de Ancón á Lima, y no entregara incondicionalmente la administración de ese ramal á la Compañía del Ferrocarril de Lima á Huacho, las consecuencias serán funestísimas para el Perú, porque no sólo quedará vigente la responsabilidad por las 850 mil, sino también por todo el déficit de la explotación de la línea, que será enorme, porque, si, por el hecho de administrar la Peruvian la sección de Ancón á Lima, se restringe el movimiento entre Huacho y Lima, sobre todo á la carga, porque no vendrá un kilo de ella si la administración del ramal de Ancón á Lima, no dá las facilidades necesarias; y pueden ascender á millones el servicio que el Gobierno tendrá que hacer por gastos de explotación; mientras que si el ferrocarril viene de Huacho á Lima, si se administra por una sola entidad, estoy seguro de que antes del 2.º año habrá cubierto los gastos de explotación, y después del 3.º hará el servicio del capital; pero no sucederá nada de eso si se permite que se ponga un tercer riel en la línea de Ancón á Lima y se entrega el control de todo el ferrocarril á una empresa antagónica; entonces sí tendrá el Estado que desembolsar enormes sumas que quizá no podemos apreciar ahora.

Concluyo diciendo que la aprobación del proyecto en revisión traerá al Perú el enorme peso sobre su erario, á que se ha referido el H. señor Capelo.

El señor CAPELO. — El H. señor Solar afirma esto, pero no lo demuestra. Dice que la aprobación del proyecto traerá ese enorme peso, pero ¿cómo lo va á traer si ya está encima? Lo que se hace res-

cindiendo el contrato y expropiando la línea, es no gastar más de las 830 mil libras que ya debe el Gobierno, pero, mientras tanto, la empresa tiene 930 mil libras que aparecerán gastadas y que habrá que pagarlas con más los gastos de explotación de la línea. Si el Gobierno se pusiera del lado de la empresa y contra el país, cosa que no hay que suponer y yo no la supongo, sería distinto; pero yo creo que el Gobierno ha cometido errores por no conocer el asunto, pero una vez que lo conozca, procederá de conformidad con los intereses nacionales. De manera que esa proposición tiende á salvar esos intereses. No queda, por ahora, sino este dilema: ó lo venido en revisión en la Cámara de Diputados ó nada. Si fuera posible otra solución yo discutiría con el H. señor Solar lo que su señoría propone. Si su señoría quiere poner esa adición y vá á hacer otro Congreso extraordinario, pues en el Congreso extraordinario, presente su señoría su adición, que yo la apoyaré con todas mis fuerzas; pero comencemos por aprobar esto.

El señor SECRETARIO.—(Interrompiendo) Tendrá que proponerla el Gobierno.

El señor CAPELO.—(Continuando) Perfectamente, la propondrá; y si no la propone, eso revelará que sus intenciones son contrarias á los intereses del Perú. El Gobierno la propondrá; así es que esa adición téngala su señoría por presentada, pero comencemos por aprobar el proyecto venido en revisión de la Cámara de Diputados.

El señor SOLAR.— Quiero dejar constancia de lo siguiente: el H. señor Capelo ha hecho un argumento efectista; el Perú vá á perder 20 millones, nos dice, si no se aprueba el proyecto venido en revisión en la Cámara de Diputados. Yo le he demostrado á su señoría que esos 20 millones se perderán precisamente si se aprueba ese proyecto, y el Gobierno procede de conformidad con esa autorización. Propongo una adición, y su señoría dice que la guardemos para las calendas griegas.

Así es, pues, Excmo. Sr. que para que quede demostrado ante el país, que el propósito de los que aprueban esa moción es evitar que se pierdan 20 millones, es necesario que se apruebe esta adición. Si se aprueba simplemente lo venido en revisión de la Cámara de Diputados, declaro yo, desde ahora, Excmo. señor, que se perderán esos 20 millones, porque el arreglo que haga el Gobierno con la compañía, de conformidad con esa autorización, no podrá traer sino las más ruidosas consecuencias para el erario nacional.

Los argumentos del H. señor Capelo, quedan pues, destruídos con esta razón que voy á repetir, rogando á los señores representantes que fijen su atención en ella: si el ferrocarril de Lima á Huacho es administrado por una sola entidad, con la supervigilancia del Gobierno, tendrá, en el primer año, más de quinientos mil quintales de carga, y hará el servicio de los intereses después del primer año. Cuando ese ferrocarril se administre por una sola entidad, interesada en la mejor administración, hará un tráfico tal de carga y pasajeros, que la línea cubrirá desde el segundo año, los gastos de explotación, y comenzará á hacer el servicio de los intereses y amortización, desde el tercer año. En cambio si hay dos entidades antagónicas, si se mata el movimiento ferroviario, porque hay una administración interesada en que eso suceda en la sección de Lima á Ancón, entonces toda la carga y el desequilibrio de los gastos de explotación, caerá sobre el Estado.

Ese ferrocarril, Excmo. señor, tiene que ser un ferrocarril reproductivo. Tengo aquí un telegrama del Alcalde de Huacho, en el que felicita al departamento por esa obra tan importante, y en él fija la cantidad de carga que podría venir desde allá, en más de doscientos cincuenta mil quintales. Pero no solamente hay estos datos numéricos; hay argumentos concluyentes, y es necesario que los señores Senadores se den cuenta de lo que es un ferrocarril en países nuevos como el Perú. Aquí se dijo que el ferrocarril á La Oroya, sólo serviría para

cargar papas y huevos y hoy ese ferrocarril está congestionado, y todos los ferrocarriles, el de Arequipa, el de Chorrillos y el del Callao, todos son reproductivos; pero hay algo más: el Gerente de la Peruvian aseguró, después de haberse construido el ferrocarril de Sicuaní al Cuzco, que sería suficiente un tren por semana. Pues bien, á la sombra de ese ferrocarril se ha desarrollado el comercio de tal modo, que hoy hay ahí trenes diarios, y hay un movimiento considerable; pues todo esto pasa en los países nuevos, en los que se hacen ferrocarriles; á la sombra de ellos se desarrollan las industrias y el comercio, hasta el punto que nadie lo hubiera sospechado. Creo pues, que, aprobando el proyecto de la Cámara de Diputados, le vamos á hacer un enorme daño á ese ferrocarril y á esas provincias. Por eso, ajeno á todo interés personal, estoy en contra de esa cláusula.

El señor CAPELO.—El H. señor Solar se contradice. El aplazar su adición para el congreso extraordinario cree que es postergarla para las calendas griegas; pero eso sí, se quiere reservar el proyecto, es decir, se le quiere remitir también á las calendas griegas.

Yo creo que el congreso extraordinario viene forzosamente, y entonces su señoría podrá presentar la adición y se aprobará, porque ese es el sentir de todos en la Cámara; sólo así habrá su señoría contribuido á realizar el propósito que persigue; pero si se opone, no habrá lugar á la adición; por eso insisto en que la solución sea esa.

El señor SANTA MARIA.—Voy á hacer una indicación sobre un punto que no ha sido tocado en esta discusión; es sobre la parte final del artículo 21. Según esto, se ha contemplado, en caso de rescisión del contrato, que el Gobierno se libertará de la responsabilidad únicamente de abonar los intereses correspondientes al capital invertido en la obra, continuando en todo lo demás las condiciones generales del comercio; y como entre una de esas figura la que corresponde por el déficit anual que deje la explotación

del ferrocarril, quedará para el Estado siempre el gravamen que aquel represente, y como se ha demostrado suficientemente que ese gravamen es tal vez mayor que el de los intereses que corresponden al capital invertido, la rescisión del contrato no liberta completamente á la nación de todos los inconvenientes que tiene el ferrocarril de Lima á Huacho. Con la rescisión que se busca á todo trance, no se habrá alcanzado el beneficio que se pretende para el Estado, porque, como se ha dicho, el déficit de la explotación es mayor que el pago de intereses.

Bajo este supuesto la autorización que se concede al Gobierno, es indudablemente lo que puede favorecer el interés nacional. Si no pudiera llegar á un arreglo que sea satisfactorio, entonces vendrá como último recurso, la rescisión. Ese es mi parecer y el fundamento de mi voto.

El señor ECHENIQUE.—Excmo. señor: Voy á decir cuatro palabras, como fundamento de mi voto.

En verdad que este contrato del ferrocarril de Lima á Huacho ó esta ley, ha recibido muchísimas modificaciones. El H. señor Ego-Aguirre nos decía que lo que había mandado el Gobierno al Congreso eran modificaciones. Es verdad que el Congreso ha estudiado el contrato mismo, todas las cláusulas. Perfectamente. Yo no digo que hizo mal, pues está en su derecho. Se dice que el primer trazo era más conveniente que el segundo, y yo digo que no lo era. El primer trazo no pasaba por el pueblo de Carabayllo: en ese trazo que se delineó, no hay poblaciones ni haciendas, y estas fueron las razones porque se optó por el nuevo trazo, en el que el ferrocarril pasa por 55 haciendas y une dos pueblos. En ese trazo, el ferrocarril pasa por Carabayllo, cerca de Caudivilla, en seguida vá á Trapiche, á 1405 metros sobre el nivel del mar. Sale de la hacienda de Trapiche y atraviesa distintas haciendas que, no se atravesaba por el otro trazo.

El H. señor Ego-Aguirre ha dicho algo que ha producido mal efecto: eso de los técnicos que trasaron el

kilómetro en cuatro mil libras, y resulta que no cuesta sino mil, y precisamente por esta causa se dice que el contrato es nulo; porque la línea está tasada en tres mil y no vale sino mil. Esto, lo que pone de manifiesto es, que esos técnicos del Ministerio de Fomento no sirven para nada. ¿Qué juicio puede formarse de la competencia de una persona que tasa en tres mil lo que no cuesta sino mil? Diga la Cámara para qué sirven esos hombres que tal hacen?

Esos técnicos, Excmo. señor, no han ido, no conocen el terreno, porque de otra manera no habrían dicho eso. Sería necesario conocer los libros de esos técnicos para ver si hicieron verdaderos estudios sobre ese ferrocarril; mientras tanto son ellos los causantes del daño que se ha hecho.

Yo abundo en las mismas ideas del H. señor Solar, respecto de la línea de Lima á Ancón. Yo creo que si la sección de Lima á Ancón no se hace, el ferrocarril no dará resultado. Se dice que se podía poner un tercer riel en la línea de la Peruvian, ¿pero la Peruvian no cobraría por ese tercer riel? ¿No cobraría por la conservación de la línea? Y fíjense los honorables señores que quien tiene que pagar es el Gobierno y no la Compañía, porque el Gobierno, según el contrato, está obligado, no sólo á pagar el interés del capital sobre 830 mil libras, sino los gastos de explotación también; así es que eso que hay que pagar se da como subvención también.

Además, ahora mismo la Peruvian, por el gran tráfico que hay, no puede servir como debe al público. ¿Qué no sería si pusiésemos ese tercer riel? Un semillero de dificultades.

El H. señor Solar ha dicho que la línea trasportará 500 mil quintales y yo digo que, después del primero al segundo año, no habrá que pagar 49 mil libras de servicio, sino mucho menos. La Compañía Salinera nada más, trae al rededor de 70 mil quintales de sal; pues ahora se vé obligada á tener una gran cantidad en depósito que no baja de 10 mil quintales, porque tan pronto como necesita la sal, no puede traerla. Con el ferrocarril

hasta Lima, la Compañía traerá pues de 60 á 70 mil quintales, y lo mismo pasará con los productos de Huaral y Chancay que se traerán por allí, si no hay transbordo en Ancón.

Eso del tercer riel está bueno para los que traen pasajeros, pero aquí sabemos bien lo que conviene al Gobierno y al país, y con el tercer riel lo que hacemos es darle una subvención á la Peruvian y nada más; porque indudablemente la Peruvian no va á hacer eso sin remuneración de ninguna clase, sino que cobrará una cantidad que tiene que pagarla el Gobierno, además del interés de las 830 mil libras y los gastos de explotación.

En cuanto al precio del kilómetro, la verdad es que se hacen muchos cargos á la Compañía; yo no la defiendo, pero me fijo en lo siguiente: indudablemente que el Gobierno ha tenido mucha culpa en esto; el primer concesionario fué un coronel Hart, y cuando quiso hacer la transferencia, se lo comunicó al Gobierno, y éste la autorizó con la condición de que por ningún motivo se cobrara más del precio estipulado por kilómetro, y el Gobierno hizo eso confiado en los informes de los técnicos que le dijeron al Gobierno: esto vale 3200 libras y posteriormente le dijeron que costaba 3.300. Así es, pues, que esta cantidad, en realidad, no es la que pactó el Gobierno sino el coronel Hart.

Ahora, que la Compañía no haya cumplido ciertas condiciones del contrato, perfectamente; pero yo también creo que la rescisión no debe decretarse, porque, como dice la conclusión del dictámen, la obra debería terminar el 22 de diciembre, pero el artículo 4º dice que, aprobados los estudios por el Gobierno, se daría un plazo de tres años. Pero resulta que, para la sección de Huacho á Sayán, el Gobierno aprobó los estudios solo el 2 de abril de este año, es decir hace 8 meses. ¿Dónde están, pues, los 3 años?

Creo, pues, que con decirle al Gobierno que cumpla con el contrato, es bastante y suficiente, porque el contrato señala las causas de rescisión y el Gobierno no tiene sino que cumplir con el contrato.

Este es mi modo de pensar y el fundamento de mi voto.

El señor PRESIDENTE.—Si ningún otra señor hace uso de la palabra, se dará el punto por suficientemente discutido.....Discutido.....Se va á votar.

El señor SECRETARIO. leyó:

El señor ECHENIQUE.—Yo pido que se vote por partes esta conclusión del dictámen.

El señor CAPELO.—Yo me opongo á que se vote por partes, porque este asunto es de una pieza, se aprueba ó se desaprueba. Si se vota por partes, puede decirse que se hace un rechazo disimulado.

El señor CARMONA.—No es de una pieza, tiene dos partes perfectamente claras: una dice que se rescinda conforme á la ley, y la otra dice que se rescinda el 22 de diciembre, que está en disconformidad con los decretos del Gobierno, así es que son dos partes, y me adhiero al pedido del H. señor Echenique.

El señor PRESIDENTE.—Se va á votar por partes.

—Practicada la votación, no resultó clara.

El señor PRESIDENTE.—Se va á rectificar la votación.

El señor CAPELO.—Pido que la votación sea nominal.

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

—Hecha la consulta, se resolvió que fuera nominal.

Votada la primera parte, ó sea el artículo 1º. del proyecto, estuvieron á favor los honorables señores Bernalles, Cabrera, Capelo, Durand, Ego-Aguirre, Leguía, Mackehenie, Medina, Samanéz, Santa María, Schreiber, Seminario, Umeres, Valencia Pacheco, Villareal, Vivanco y Rojas Loayza; y en contra los honorables señores Bezada, Campos, Carmona, Latorre, León, Loredo, Montesinos, del Río, Solar, Torres Aguirre, Villanueva, Ward M. A., Ward J. F. y Echenique.

El señor PRESIDENTE.—No habiendo resultado número para resolver en ningún sentido, por haber estado 17 honorables señores á favor y 14 en contra, queda pendiente la votación para el próximo día.

Se levantó la sesión. Eran las 7 y 30 p. m.

Por la Redacción.

C. G. CASTRO Y OYANGUREN

22ª Sesión de clausura del miércoles 13 de diciembre de 1911

*Presidencia del H. señor Tovar.*

Abierta la sesión con asistencia de los HH. señores Senadores: Bernalles, Bezada, Cabrera, Capelo, Cornejo, Campos, Canevaro, Carmona, Diez Canseco, Durand, Ego-Aguirre, Falconí, Flores, Hernández, Irigoyen, Leguía, León, Loredo, Mackehenie, Marquina, Medina, Montesinos, Muñiz, Olaechea, Pizarro, Quevedo, del Río, Samanez, Santa María, Schreiber, Seminario, Solar, Torres Aguirre, Umeres, Valencia Pacheco, Villareal, Villanueva, Valera, Vivanco, Ward M. A., Ward J. F.; y Echenique y Rojas Loayza, Secretarios, se leyó y aprobó el acta de la anterior.

Se dió cuenta de un oficio del señor Ministro de Relaciones Exteriores, remitiendo en contestación al oficio que se le dirigió á pedido de la Comisión Principal de Presupuesto, dos listas que contienen el detalle de los gastos presupuestos para el año de 1912, para el servicio diplomático y consular de la República.

A la Comisión Principal de Presupuesto.

### PEDIDOS

El señor CAPELO.—Hace cosa de un mes, fué dolorosamente sorprendida la opinión pública, con el hecho de haber ido un buque de guerra nacional á Pisco á descargar un buque de la compañía chile-