

El señor FALCONÍ.—Que se haga la consulta más concretamente, si se puede aumentar ó nó, el sueldo de uno de los Ayudantes á cuarenta libras.

El señor ROJAS LOAYZA.—En la votación está invívito el rechazo, porque ha sido aprobado el sueldo de 35 libras.

El señor FALCONÍ.—Pero cualquier representante puede pedir que se rectifique.

El señor PRESIDENTE.—Voy á consultar.

—Hecha la consulta, la H. Cámara resolvió negativamente.

El señor PRESIDENTE.—No se rectifica, por consiguiente el sueldo es de 35 libras.

El señor ECHENIQUE.—Falta votar el aumento de cinco libras al Oficial señor Enrique Torres Badham.

—Votado el aumento, resultó aprobado.

El señor LANATTA.—La Cámara ha resuelto que las telegrafistas no pueden considerarse como empleadas. Pues bien, Excmo. señor, en vista de los servicios importantes que presta la oficina de telégrafos, pido que se les dé una gratificación de dos ó tres libras mensuales.

El señor PRESIDENTE.—Voy á poner al voto el pedido del señor Lanatta, sobre gratificación de dos libras á las telegrafistas.

El señor CARMONA.—Eso si creo que es factible.

El señor PRESIDENTE.—Yo propongo que sean tres libras á la primera y dos á la segunda.

El señor CAPELO.—En el aumento se ha olvidado el personal de la policía; propongo una libra de aumento igual para todos ellos.

El señor PRESIDENTE.—Voy á consultar.

—Hecha la consulta, fué aprobado el aumento.

El señor CARMONA.—Faltan las telegrafistas.

El señor PRESIDENTE.—Se vá á votar en el sentido que se den tres libras á la primera y dos á la segunda.

UN SEÑOR.—(Por lo bajo.) No hay quorum.

Los señores SECRETARIOS.—(Cuentan el número de Senadores presentes.)

El señor PRESIDENTE.—Se levanta la sesión por falta de quorum.

Eran las 7 y 45 p. m.

Por la Redacción.

BELISARIO SÁNCHEZ DÁVILA.

12ª Sesión del miércoles 14 de febrero de 1912.

Presidencia del H. señor Tovar

Abierta la sesión con asistencia de los HH. señores Senadores: Barrios, Bezada, Bernal, Canevaro, Capelo, Cornejo, Durand, Ego-Aguirre, Fernández Dávila, Flórez, Irigoyen, La Torre, Lanatta, Leguía, Lored, Lugo, Marquina, Medina, Muñiz, Pinto, Pizarro, Quevedo, Revilla, del Río, Schreiber, Seminario, Serrano, Solar, Ume- res, Valencia Pacheco, Valera, Villanueva, Villareal, Vivanco, Ward; y Echenique y Rojas Loayza, Secretarios; fué leída y aprobada el acta de la anterior.

Se dió cuenta de los siguientes documentos.

OFICIOS

Del señor Ministro de Relaciones Exteriores:

Manifestando, en contestación de un pedido del H. señor Pinto, con referencia al presupuesto reservado, de su ramo, que por el momento ese es un proyecto susceptible de modificaciones, que no ha sido aún sometido á la aprobación suprema por no haberse terminado por el Congreso, el Presupuesto General y que tan luego como quede definitivamente formulado, no habrá inconveniente para que su señoría pueda conocerlo.

Con conocimiento del H. señor Pinto, al archivo.

Comunicando que le será grato concurrir á la sesión de la fecha, á la que ha sido invitado por el Senado, para tomar parte en la discusión del proyecto sobre modificaciones al contrato sobre construcción del ferrocarril al Ucayali.

—Del señor Ministro de Fomento, en idéntico sentido que el anterior.

Con conocimiento de la H. Cámara, al archivo ambos oficios.

DICTAMEN

De la Comisión de Redacción en la ley que prorroga el presupuesto de 1911 en su doceava parte, por segunda vez.

A la orden del día.

PEDIDOS

El señor CAPELO.—Excmo. señor: Tengo comunicaciones del norte, en las que se me denuncia que se han cometido varios atropellos con los indígenas, para formar el contingente militar de la provincia de Hualgayoc. Se ha mandado un sargento y tres soldados que han hecho requisa de gentes como se hace de animales, sin tener en consideración la edad ni si son padres de familia, sin tener en cuenta la inscripción ni nada. A muchos se les ha soltado por dinero, el resto ha llegado á la

capital del departamento, en donde se ha licenciado á unos y quedan presos otros. Hay ahí dos individuos sobre los cuales quiero llamar especialmente la atención de la Cámara, porque ya habían prestado su servicio militar y tenían su libreta de licenciamiento, libretas que al ser presentadas á las autoridades, les fueron privadas de ellas y enrolados, y hoy se encuentran en Ferreñafe.

Como este es un atentado de lo más grande, porque el día que el pueblo pierda la confianza en la ley militar, se acabó el ejército, el día que el pueblo sepa que una libreta de licenciamiento no sirve para nada, será imposible cumplir la ley, por eso creo un acto de traición á la patria, el que se ha cometido, y por eso seré incansable en presentar casos concretos, á fin de que el señor Ministro tenga ocasión de hacer caer sobre ellos la sanción debida.

Este caso lo creo fácil, porque entiendo que el estado mayor del ejército tiene en sus listas, los nombres y condiciones de todos los que han prestado sus servicios al ejército, por consiguiente, ahí puede verse, en el estado mayor si corresponde el nombre y condiciones de los dos ciudadanos que se quejan. Puede pues el estado mayor constatar el hecho y una vez que se compruebe, hacer caer la sanción debida sobre esas autoridades, por supuesto una sanción pública, por que será la única manera de moralizar esas cosas.

Los individuos son Grimaldo Esquimol y Santos Romero. Aquí está la queja (leyó).

Pido, pues, á VE. que estos datos se trasmitan al Ministerio de la Guerra y de ahí al estado mayor, á fin de que se pueda comprobar esta denuncia, y si resulta, como tiene que resultar que esos individuos han prestado ya sus servicios, habrá que castigar severamente á los delincuentes. No quiero ocuparme de otros hechos delictuosos porque solo deseo presentar á la Cámara casos concretos, á fin de que el Gobierno pueda manifestar que es sincero su deseo de militarizar al país.

El señor PRESIDENTE.—Se pasará el oficio H. señor.

El señor CAPELO.—Voy á hacer otro pedido, Excmo. señor. En la ley de instrucción pública, se tiene establecido que habrán inspectores de instrucción, esa abominable calamidad que pesa sobre el Perú y que no hemos podido hasta ahora destruir. Pues bien, Excmo. señor, estos señores deseando vivir, inventan todos los días alguna cosa. La invención actual es peor que todas las anteriores, porque puede mistificar la opinión pública.

A los inspectores les ha dado por hacer conferencias que demuestren su actividad en favor de la instrucción; pero si les antojase dar conferencias, resultaría que ordenarían que el día domingo debían dar conferencias todos los maestros de escuela de la provincia ó del departamento. En Arequipa ha sucedido que se ha hecho venir á los preceptores desde ocho leguas de distancia para oír las conferencias, diciéndose que estas conferencias vienen á ilustrarlos y á formarlos pedagogos. Como este acto de suyo es condenable, porque un maestro tanto trabajo tiene con las funciones anexas á su cargo y el miserable sueldo que percibe, para que todavía se les obligue á constituirse á ocho leguas de distancia para realizar nuevas labores y trabajos. Se dice que la asistencia á estas conferencias es voluntaria, pero eso no es exacto, porque el inspector anota las faltas, cuando menos como una razón de simpatía ó antipatía; y algo más, según el reglamento que tengo á la vista dado para Arequipa, no sólo se establece esas conferencias como voluntarias sino que la no asistencia á ellas aparea responsabilidad y puede hacer perder el puesto al preceptor. Este es un atentado contra la libertad de los maestros de escuela. Bien está que se den conferencias, pero sin anotar quien va á ellas, porque desde que se anota quien vá se obliga á quien no vá por las represalias consiguientes del inspector.

Sé que esto se ha hecho también en el Cerro de Pasco, donde habría que agregar lo duro del clima y las dificultades de comunicación. ¿Có-

mo es posible que una persona consagrada á tan penosas labores como son las de la enseñanza y que tiene tan pobre remuneración, todavía tenga que hacer un viaje para escuchar las conferencias del inspector de instrucción? Si los maestros no están á la altura de la enseñanza moderna, quíteseles y tráigase otros, pero no es justo que tras de la pesada labor de la enseñanza que les absorbe todas sus energías, se les imponga esta nueva obligación.

Por estas razones, pido el acuerdo de la Cámara para que se oficie al señor Ministro de Instrucción, haciéndole presente que la Cámara vería con agrado que se suprimiesen esas conferencias que no significan sino una labor más para los maestros de escuela.

El señor DEL RIO.—Creo que podría modificarse el pedido del H. señor Capelo, en el sentido nó de suprimir las conferencias, para lo que no podríamos dar nuestro voto, sino para que esas conferencias sean voluntarias, sin obligación de la asistencia.

El señor CAPELO.—No tendría objeto entonces el pedido, porque precisamente los inspectores lo primero que hoy dicen, es que la asistencia á esas conferencias es voluntaria; pero en el hecho no lo es, porque los que no asisten, pierden su destino ó tienen una nota en contra. Precisamente para evitar abusos, es que pido que se supriman esas conferencias.

El señor LA TORRE.—Excmo. señor: Respetando en mucho la opinión del H. señor Capelo, no me opondré á la primera parte de su pedido. El pedido de su señoría abraza dos extremos: primero la supresión de las conferencias y segundo dar una regla general para la asistencia de los maestros de una provincia á las conferencias. No entraré á disertar sobre la importancia máxima de las conferencias, pero debo decir que si se suprimieran, llegaríamos á restablecer el rutinismo de antes, la ignorancia absoluta, porque las conferencias son hoy el único medio morigera-

dor para lograr que las escuelas se modernicen ilustrando á sus preceptores. Que un inspector abuse, en hora buena, porque son hombres y como tales no todos son buenos ni malos; pero no por eso han de suprimirse las conferencias.

No entro al fondo del asunto porque sería muy largo; pero sí debo decir que en el reglamento del caso está prescrito el punto, porque el reglamento de instrucción establece que solo los preceptores de la localidad ó de la capital de la provincia podrán concurrir á las conferencias y que los preceptores que están á varias leguas de distancia lo harán siempre que los recursos económicos del presupuesto de instrucción les permita sufragar los gastos; en caso contrario tendría que consultarse la voluntad expresa del preceptor que asista á la conferencia.

De manera que lo que habría que pedir, no es la supresión de las conferencias, ni menos la prohibición á los inspectores de convocar á los maestros de escuela, sino pedir simplemente el cumplimiento del reglamento de la materia: que se concreten los inspectores á dar conferencias á los maestros que estén en la capital de la provincia, ó que estén en el lugar donde el inspector se encuentra, y que respecto de los que están lejos, se les dé conferencias otro día, en el lugar donde funciona la escuela, porque los inspectores de instrucción no deben estar apoltronados en la capital de la provincia, deben ir de un sitio á otro á dar esas conferencias. Así es que es este un asunto de reglamentación que le corresponde resolverlo por entero á la dirección de instrucción primaria.

El señor CAPELO.—Es muy fácil sostener estos temas abstractos. Yo le preguntaría al H. señor La Torre, cuál es el objeto de la ley de instrucción pública, ¿enseñar á los niños en las escuelas ó formar maestros de escuela? porque las cosas que se confunden llevan á este resultado. Si el objeto de la ley de instrucción es enseñar á los niños en las escuelas, y no formar maestros, el deber de los maestros está cumplido, si atienden sus lec-

ciones puntualmente en la escuela, y este deber que se les retribuye tan malamente, porque es necesario no olvidar que el sueldo general de los preceptores es de tres libras, y el más favorecido llega á ocho.....

El señor VALENCIA PACHECO.—(Por lo bajo). A cinco.

El señor CAPELO.—(Continuando) lo que se oye por lo bajo, está revelando lo que son esos sueldos de los preceptores. Me parece que no puede exigirse más á una persona que trabaja por tan poco sueldo, que el que atienda puntualmente á sus obligaciones. No hay carga más pesada que la de enseñar, y todavía enseñarle á chiquillos, á leer y escribir; y á un hombre que rinde todo su día al trabajo, ¿es posible que cuando debe ir á buscar en el descanso, la reposición de sus fuerzas físicas, se le exija que aliste su viaje y recorra á caballo ocho ó diez leguas para oír las conferencias de esos sabios que se llaman inspectores de instrucción? ¿Es concebible semejante cosa?

Esto, Excmo. señor, es la involuación de las cosas. ¿Qué quieren decir esas conferencias? Quieren decir que en el concepto del inspector de instrucción los maestros no están en su puesto, que no son aptos para desempeñarlo, que no son maestros. Pues si no son maestros, que se les quite del puesto y que se les reemplace con otros que sean maestros, pero no que en su doble condición de maestros y de empleados públicos, se les ponga en la condición de escolares y se les obligue á oír conferencias.

Se me dice, que tienen libertad, para ir ó no ir á las conferencias. Ya sabemos, Excmo. señor, lo que significa esa palabra en el Perú. En el Perú libertad significa grillos y cadenas. ¡Libertad! y si el maestro no asiste á la conferencia, entonces el inspector de instrucción le pone una nota y lo consulta á la dirección del ramo. Esa es la libertad, y como los maestros de escuela saben lo que cuesta la libertad, prefieren echar el alma por la boca, desatender sus clases, tomar su caballo, é ir á la capital de la pro-

vincia á escuchar la conferencia del inspector de instrucción, y tienen que hacerlo porque en esto les vá la vida, y el pan de su hogar. ¡Tan amargo es, Excmo. señor, enseñar á leer y á escribir!

Pues bien, yo no quiero que eso subsista. Yo quiero que desaparezcan en el Perú los analfabetos y para eso no se necesita maestros pedagogos, sino maestros que enseñen á leer y escribir; para esto no se necesita hombres de gran sabiduría, sino hombres que se dediquen con todo empeño á su noble misión, pero que siquiera se les deje recibir, tranquilos ese pan amargo que ganan, después de ocho ó diez horas diarias de trabajo; que por lo menos se les reconozca el derecho de dormir y descansar, y no se les obligue á emprender viajes de ocho ó diez leguas para oír las conferencias de estos hombres sapientísimos que ejercen las funciones de inspectores de instrucción.

Cosa muy distinta sería, por ejemplo, que aquí en Lima, el inspector de instrucción quisiera dar una conferencia en la Sociedad Geográfica ó en el Ateneo, é invitase á oírlo á todo el que quisiera, un día de fiesta. Entonces irían los que deseaban ir, irían algunos maestros quien sabe, y podía decirse que era una conferencia libre, que los concurrentes asistían libremente. Pero si se pasa lista, para ver quienes asisten y quienes no de los invitados, indudablemente que esa libertad desaparece, porque se dice este fué y este no fué.

Por eso, Excmo. señor, yo pido que se supriman todos estos actos dados en la forma que se hacen; las conferencias deben darse en los locales de las escuelas, pero no obligar á que el maestro salga de la escuela para oírlos. Insisto, pues, en que las conferencias solo sean dadas en el local de la escuela y á la hora de la escuela.

El señor LA TORRE. — Dada la alta ilustración del H. señor Capelo, y su acierto en todo, me parece muy extraña su teoría. Dice que los maestros deben dedicarse solamente á la enseñanza de los alumnos, y que no se les debe enseñar á

los maestros nada nuevo. Ese es un anacronismo; el maestro no sólo debe enseñar á sus alumnos, sino que debe ser enseñado, (ruidos en la barra que no permiten oír)

Es natural que en esta culta capital se diga que hay maestros competentes que forman una generación preciosa, que son pedagogos, pero el Perú no es la capital, es menester ir á los departamentos y ver ahí maestros, que no saben absolutamente enseñar.

Bien decía el H. señor Capelo que lo que hay que enseñar es á leer, escribir y contar, que el preceptor no debe ser sabio porque la nación no necesita sabios sino ciudadanos que no sean analfabetos, para que puedan defender á su patria, pero un preceptor necesita aprender todos los diferentes problemas que se tienen que resolver en la enseñanza, porque el antiguo sistema del A B C, es un sistema muerto, el sistema de las palabras normales, ya no existe, y por esa razón el inspector debe enseñar los procedimientos que se deben seguir, tanto más cuanto que los textos dados por la Dirección de Instrucción son inaparentes; serán muy buenos para la lectura corriente, pero nó para enseñar á los que no saben, no para aquellos cuyo cerebro está completamente obstruido.

Que las conferencias son inútiles, es un punto que yo no puedo discutir. El Inspector de Instrucción vá á la escuela, se sienta en el banco del escolar á escuchar al maestro, y con su mirada inteligente lo está midiendo, viendo sus condiciones, si es ignorante ó nó, y de la observación que hace, resulta las mejoras que propone. Esa es la enseñanza moderna, es la lección material dada al preceptor, para que abandone su rutinarismo, y se penetre en la enseñanza moderna. Esto lo hace con todas las escuelas de su provincia, y por lo tanto no se puede decir que ejerce una labor inútil. Yo me opongo, Excmo. señor, al pedido del H. señor Capelo, y si la Cámara tuviera á bien opinar en este sentido, yo le agradecería profundamente, y en caso contrario pediría informe al Ministro de Instrucción.

El señor PRESIDENTE.—Tenga la bondad de concretar su pedido el H. señor Capelo.

El señor CAPELO.—Excmo. señor. El H. señor La Torre comienza por decir que la Dirección de Instrucción no sirve para nada porque ha dado unos textos imposibles, absurdos, los ha calificado de todas maneras.

El señor LA TORRE.—(Interrumpiendo) El texto de la lectura.

El señor CAPELO.—(Continuando) No saben ni dar textos de lectura; sin embargo los inspectores saben dar maestros, pero la Dirección no sabe dar ni textos de lectura, porque eso sucede en el Perú, las leyes se dictan por un lado y la preocupación de cada uno hace que se cumpla á su modo por otro. La ley de instrucción ha querido que no hayan analfabetos en el Perú; no ha querido formar maestros pedagogos y sabios; para enseñar en las escuelas de instrucción primaria lo que se necesita es maestro de instrucción primaria elemental, pero á los inspectores se les ha antojado convertir á los maestros en sabios y pedagogos y suprimir la enseñanza elemental y llenar el Perú de analfabetos; pero lo curioso es que el H. señor La Torre nos habla de inspectores de instrucción, como si viviéramos en Rusia, porque nos ha descrito á los inspectores como unos verdaderos sabios, pedagogos eminentes, conocedores á fondo de nuestra situación y que se están empeñando de enseñar á los maestros de instrucción primaria, y justamente es lo menos que hay; el cuerpo de inspectores en el Perú no tiene nada de técnico, pues se nombra inspector á cualquier persona que no se ha podido nombrar subprefecto de tal provincia, y este inspector para hacer algo, hace conferencias, hace bulla, sacrificando los derechos de los maestros que no por ser maestros son parias que no tienen derecho de descansar, dormir y vivir; esta es la verdad, Excmo. señor, por lo demás, puede organizarse conferencias ilustrativas, con tal que no vayan contra los derechos de los maestros, pue-

den darse esas conferencias en días de escuela, pero no establecer este sistema curioso. El maestro de escuela, se le nombra maestro de escuela, porque es maestro de escuela, por consiguiente no hay que formar maestros de escuelas. Pero según el H. señor La Torre, se necesita formar al maestro de escuela después que ya es maestro de escuela; pero esos maestros de escuelas, una de dos: ó son maestros de escuela, y en ese caso no necesitan conferencias, ó si no son maestros de escuelas, deben nombrarse otros, y lo que es para enseñar á leer, á escribir y contar, no es necesario que esos maestros sean sabios, ni pedagogos. Antiguamente se enseñaba en Lima á leer, escribir y contar y todos aprendimos en esa forma.

Yo concreto, pues, mi pedido, Excmo. señor, en el sentido de que se diga al señor Ministro de Instrucción, que las conferencias dictadas por los inspectores de instrucción á los maestros de escuela, fuera de sus locales, son contrarias á los derechos de esos maestros, y que la Cámara miraría con agrado su suspensión.

El señor LOREDO.—Excmo. señor. Creo que podía modificarse el pedido del H. señor Capelo, diciendo que la asistencia á esas conferencias no es obligatoria.

El señor LA TORRE.—(Por lo bajo) No lo es por el reglamento.

El señor LOREDO.—(Continuando) Podría agregarse, atendiendo á las razones que se han dado, que la inasistencia á esas conferencias, no cause ningún perjuicio á esos maestros, porque indudablemente las conferencias son convenientes, no basta enseñar á leer, escribir y contar, el método que se emplea hoy para enseñar á leer, escribir y contar es diferente al de antes, hoy se enseña de manera rápida comparada con el tiempo que se empleaba en otra época, y así un analfabeto deja de serlo en un mes ó mes y medio, cuando antes se necesitaba cuatro ó cinco meses. La dirección de enseñanza indudablemente que está atrazada en su mé-

todo de lectura y para convencerse de esto no hay más que asistir á las escuelas de Europa y Estados Unidos, para ver que el sistema de lectura es muy distinto del que se emplea aquí. Por eso creo, que el H. señor Capelo aceptará que se modifique su pedido en el sentido que indico.

El señor CAPÉLO. — Excmo. señor. Yo no puedo aceptar modificar mi pedido en esa forma, porque aunque se diga que la asistencia no es obligatoria, en el hecho siempre lo será como actualmente lo es á pesar de decir el reglamento que la asistencia es voluntaria, pero la asistencia en realidad no es libre, se lleva razón de los que faltan; de manera que modificar mi pedido es hacerlo nulo, ya bastante es con decir que las conferencias no pueden hacerse sino en el local de la escuela, sin que se anote á los inasistentes, porque toda anotación indica la presión del inspector de instrucción. Así es que mi pedido, Excmo. señor, no puede modificarse.

El señor LA TORRE. — Excmo. señor. Una sola aclaración. Los inspectores de instrucción están prohibidos de dar conferencias fuera del local de la escuela.

El señor VALENCIA PACHECO. — Excmo. señor. Parece que aquí se está haciendo una confusión por el H. señor La Torre respecto de los maestros de escuela. Dice su señoría que á los maestros debe enseñárseles para que después transmitan á los alumnos esas enseñanzas, cuando precisamente para ser nombrado preceptor de escuela, se exige el título, el diploma, obtenido previo examen ante un jurado, conforme lo prescribe la ley de instrucción. Después parece que se confunden las conferencias con los institutos de instrucción que hay establecidos en algunas partes, donde se obliga á los maestros á matricularse, y se dice que su asistencia será voluntaria, pero realmente es obligatoria, porque la primera palabra que aparece en los prospectos de esos institutos, prospecto que debe tener el H. señor Capelo á la mano, es

(leyó) Y aquel derecho de matrícula se fija en este prospecto, y se ha legislado de un modo completo en la materia, y aunque se dice que la asistencia es voluntaria, en realidad esa asistencia voluntaria resulta obligatoria y la razón es esta: siempre que van los preceptores á arreglar su papeleta para que se les pague, lo primero que se hace es inscribirlos para que concurren por tantos días, matriculándolos en las asignaturas que se han instalado en estos institutos, y ahí rinden su examen; después se les otorga certificados de esos exámenes y después se combinan dos ó tres certificados con un diploma para los ascensos en las escuelas. Esto, Excmo. señor, es una completa legislación que cambia por entero y mina por su base la ley de instrucción primaria; de manera que si el Gobierno ha aprobado este decreto ó este reglamento, ó este instituto, diciendo que la asistencia será con carácter de voluntaria para los maestros, indudablemente que procede muy bien la petición del H. señor Capelo de que estos institutos se supriman, se derogue esta autorización, y queden las cosas como han estado siempre; si se limitan á simples conferencias como han estado en práctica, desde la función de las escuelas, bajo el régimen actual, indudablemente que no se consigue gran efecto, porque todo se reduce á señalar á un maestro ó maestra, tal ó cual punto de pedagogía para que diserte sobre él, estas disertaciones no son producidas por los mismos maestros, muchos de ellos se las hacen escribir y se presentan á leer una disertación que no entienden, ¿qué manera de enseñar es esa? después, otro maestro se encarga de argumentar, y tanto el maestro argumentado como el argumentador, no saben siquiera el tema que tratan, porque no están obligados á saberlo, porque no son más que maestros elementales para enseñar á leer, escribir y contar, pero los inspectores, especialmente cuando vienen del extranjero, traen todas las ínfulas de que hacen gala. Este es el punto en cuestión, Excmo. señor, respecto del instituto de maestros de Arequipa. Yo abundo en las

ideas y propósitos del H. señor Capelo y me adhiero á su pedido.

El señor LOREDO.—Lo que dice el H. señor Valencia Pacheco, es cosa completamente distinta de aquella á que me refiero. Yo no me he referido á esa institución, sino á las conferencias que están obligados á darlos inspectores de instrucción en cada ciudad, reuniendo á los maestros y examinándolos, por decirlo así, sobre la manera como aplican el método intuitivo que es lo que deben hacer esos inspectores de instrucción, más aun cuando en nuestros pueblos hay diversas razas y hay que seguir el sistema intuitivo clasificando á los alumnos.

El señor LA TORRE. — El H. señor Valencia Pacheco ha indicado dos puntos: primero el instituto fundado en Arequipa, que es un instituto particular y no tiene por qué tomarse en consideración para la generalidad de la República, es solo una sociedad de maestros que se ha formado y eso no implica la supresión de las conferencias. Respecto á que las conferencias se reducen á lecciones abstractas, tampoco es cierto. Antiguamente se daban lecciones abstractas sobre puntos de pedagogía, pero hoy es cosa que choca al sentido común oír siquiera la palabra pedagogía, porque tanto la han vulgarizado, que se ha hecho odiosa; hoy las conferencias se dan bajo aspectos distintos, hoy es tema para serias conferencias el modo de enseñar á escribir y á leer, el de enseñar las cuatro operaciones, cual es la primera que se debe enseñar, cual es la segunda que se debe transmitir y así lecciones sucesivas instructivas. He aquí el procedimiento en que hoy deben actuar los inspectores de instrucción; tienen que comenzar por las observaciones que les sugiere la experiencia y luego pensar, meditar, hablar y escribir sobre la mejor forma de desenvolver las facultades del niño ¿cómo pueden dar disertaciones abstractas sobre Metafísica, por ejemplo?; eso queda para otra clase de instrucción no para los verdaderos maes-

tros que tienen interés por la enseñanza.

Esas instituciones de preceptores no existen en toda la República y respecto de las conferencias de los inspectores, no es obligatorio que concurren los preceptores que residen á distancia.

El señor PRESIDENTE.—En suma, parece que lo que el H. señor Capelo desea, es que no se obligue á los maestros de escuela que viven en otra localidad á que vayan ni forzosa ni voluntariamente, para que no se abuse de ellos, á las conferencias de los inspectores de instrucción. Porque en verdad, los maestros de escuela tienen sueldo muy reducido y probablemente en un viaje de esos se les vá las entradas de un año.

El señor CAPELO. — Indudablemente que lo que persigo ha sido eso; pero no para lograr ese objetivo, porque lo primero que dice ese instituto es que no se obliga, y lo primero que hace es obligar; por consiguiente tengo que ser insistente en que se supriman esas conferencias, salvo que se den en el mismo local. Esa es la única manera de suprimir abusos.

Algo más, la ley de instrucción estableció á los inspectores, no como pedagogos, sino como empleados que debían velar por el cumplimiento de la ley de instrucción: que los maestros vayan á la escuela todos los días, que dicten con regularidad sus lecciones, que los alumnos sean matriculados, etc., etc. Por eso la ley no les exige título de pedagogos.

Es pues necesario suprimir esta calamidad, que los inspectores han echado sobre los maestros, y por eso insisto en que se supriman las conferencias. Para enseñar á ser maestros, existen las escuelas normales; ahí se prepara el personal de maestros, pero una vez que están en ejercicio de sus funciones, no es posible que por la fuerza se les obligue á escuchar lecciones de pedagogía, que les quiten el descanso ó los distraigan de las funciones que se les ha encomendado y por las que reciben su sueldo; la obligación de asistir á esas conferencias es pues

incompatible por su condición de empleado. Que se dé una conferencia en la ciudad, cada año, y á la cual irán todos los maestros por cumplir con el conferenciante, perfectamente; pero de ahí á establecer un instituto de conferencias, como el que ha establecido el inspector de instrucción de Arequipa, hay mucha distancia. Si ese señor tiene tantas dotes para pedagogo, pues que lo nombren director de una Escuela Normal, pero que no distraiga á los maestros de su labores, para darles estas conferencias y trasladarles su ciencia. Por eso tengo que ser impertinente, pero el objeto es evitar que sobre los maestros se cierna esta calamidad; por eso pido que se supriman las conferencias, salvo que se den en el local de la escuela y sin exigencia de ninguna clase, sin anotación de asistentes y no asistentes, porque en esa anotación está la fuerza,

El señor REVILLA.—Es cosa muy rara lo que pasa entre nosotros. Cuando se estableció aquí la escuela normal, y á los pocos años comenzaron á salir los primeros alumnos, el Gobierno queriendo modificar la instrucción rutinaria, que se daba hasta entonces á los niños en las escuelas de la República, acordó que se mandara á los jóvenes más distinguidos de la escuela normal, á los Estados Unidos de Norte América, para que se perfeccionaran, y luego vinieron esos jóvenes aquí á mejorar y unificar la instrucción primaria, que conforme á la ley está bajo la vigilancia del Ministerio del ramo. Pues bien, Excmo. señor, entre esos jóvenes, se encuentra el actual inspector de Arequipa, que es un señor Bouronele. Este señor ha comenzado á implantar los métodos aprendidos en Estados Unidos, porque para eso se le mandó allá; pero nos encontramos ahora con que las ideas nuevas de este señor no sirven para nada, pues según el H. señor Capelo, estas conferencias no tienen importancia de ninguna especie: la instrucción primaria debe reducirse á leer, escribir y contar.

La instrucción primaria, Excmo. señor, en mi concepto, tiene varias fases; para enseñar á leer, escribir y

contar se necesita unidad de métodos, unidad de acción en todas las escuelas de la República, unidad de enseñanza; que los maestros tengan los mismos métodos de enseñar, nó que unos enseñen según los métodos rutinarios de antes y otros enseñen á la moderna, que todo sea moderno; que se haga así más fácil y práctica la enseñanza.

Pues bien, Excmo. señor, el señor Bouronele ha formado una sociedad de maestros, á fin de organizar la enseñanza como él la ha aprendido, y ahora por un acuerdo de la Cámara, ¿vamos á mandar que ese señor no haga nada? Yo no creo conveniente esto, y ateniéndome á las ideas del H. señor Capelo me parece que lo único que se puede hacer es ordenar que los maestros concurren á esas conferencias voluntariamente y que los que no están en la la capital no tengan ninguna obligación de concurrir.

El señor CAPELO.—Excmo. señor: Esto me recuerda un caso célebre que pasó en la universidad de París: se trataba de un examen de matemáticas, el jurado examinador le preguntó al alumno, ¿Ud. conoce los métodos de multiplicar abreviadamente? Sí, señor: se procede de esta manera y dió todas las reglas. Se le puso un ejemplo y lo hizo perfectamente. Entonces se le planteó un problema y comenzó por resolverlo por el método ordinario, pero como al hacer las multiplicaciones, no las hiciera abreviadamente, se le preguntó: ¿y por qué no hace Ud. la multiplicación por el método abreviado? Porque no hay tiempo, contestó. Las operaciones abreviadas necesitaban más tiempo que por el método corriente. La moraleja es esta: el maestro de escuela que ha estudiado á la antigua y que conoce bien su sistema, enseña perfectamente con él; una viejecita enseña á leer y escribir á los niños, muy bien por el sistema del A, B, C, pero si se le vá á hacer cambiar de sistema, lo hará muy mal, porque para enseñar por un sistema, es necesario conocerlo muy á fondo, y mal pueden conocer los nuevos sistemas, personas que toda su vida han enseñado por el sistema antiguo. Es lo mismo que el

que toca el piano por afición, no puede soportar un papel de música por delante. Dice no tengo tiempo para eso.

¿Cómo vamos á convertir á los maestros antiguos en maestros modernos, con cuatro conferencias de esos sabios señores. Eso es monstruoso. Si ese señor sabe tanto, por que no se le dá un centro escolar, por que no se le hace director de una escuela normal, así habrán dos, una en Lima y otra en Arequipa, pero no que se le quiera dar el personal de alumnos de esos desgraciados maestros de escuela, que parece que sirven para todo; el maestro no tiene derecho de descanso ni de propiedad ni nada, y luego al fin de mes, vienen las multas de cinco ó dos soles por cualquier cosa. Un maestro es aquí el último triunfo de la baraja; basta que venga un señor de Norte América; para obligarlos á que después de trabajar ocho horas, vayan todavía á oír á estos sabios.

Yo concreto, pues, mi pedido, de que las conferencias no pueden darse sino en el local mismo de la escuela.

El señor VALENCIA PACHECO.—Voy á rectificar el concepto del H. señor Revilla. Dice que estos señores mandados á Estados Unidos, han venido con el objeto de ocupar las inspecciones de instrucción, y eso no es cierto fueron mandados para ser destinados en las escuelas normales y centros escolares.

El señor QUEVEDO.—Excmo. señor: He oído con la mayor atención, las ideas emitidas por los señores que me han precedido en el uso de la palabra. Concretando las emitidas por el H. señor Capelo, creo que voy á proponer una fórmula que vá á poder aceptar su señoría.

«Que se diga al señor Ministro que la Cámara vería con agrado, disponga que las conferencias que den los inspectores de instrucción conforme al Reglamento, sean en las escuelas mismas de su respectiva jurisdicción, sin que sean obligatorias para los demás maestros y sin que se tome nota de las faltas

de asistencia, ni se castigue por ningún motivo á los preceptores que no concurren á esas conferencias.»

Yo creo que con esta fórmula, está perfectamente expresado el pedido del H. señor Capelo.

El señor CAPELO.—Perfectamente.

El señor LA TORRE.—Excmo. señor: Yo me permitiría hacer dar lectura á uno que otro artículo del Reglamento que está vigente; se verá que no hay nada que pedir y que todo está previsto. (leyó)

El señor VALENCIA PACHECO.—Yo también acepto la proposición que ha presentado el H. señor Quevedo, por lo que respecta al pedido que hice.

—Consultada la H. Cámara aprobó el pedido, habiendo dejado constancia de su voto en contra el H. señor La Torre.

ORDEN DEL DIA

El señor LANATTA.—Excmo. señor. El día de ayer quedó pendiente la votación sobre una gratificación á las telegrafistas, y rogaría á V. E. pusiera al voto en la primera oportunidad este asunto.

El señor PRESIDENTE.—La moción es para que se dé una gratificación de tres libras mensuales á la primera telegrafista y de dos á la segunda.

—Realizada la votación, resultó aprobado el pedido.

El señor CAPELO.—Excmo. señor: Esa cuestión de la pro-indígena quedó pendiente. Yo pido que se vote para que pase al Gobierno y se nombre la comisión.

El señor PRESIDENTE.—Creí que ese asunto lo podría dejar para mañana, ya estamos á la orden del día y los señores Ministros hacen una hora esperan en la sala.

El señor CAPELO.—Pero Excmo. señor, es una cuestión que la Cámara.

ra demorará minutos en atenderla. Solamente se trata de que se vote para que el asunto pase al Gobierno y se nombre la comisión.

El señor PRESIDENTE.—Estando presentes los señores Ministros de Relaciones Exteriores y Fomento, se pone en discusión el artículo 1º del proyecto de contrato sobre ferrocarril al Ucayali.

El señor CAPELO.—Todavía no se había dado cuenta del expediente cuando pedí que se suspendiera la lectura, así es que puede el señor Secretario seguir dando cuenta del expediente.

El señor SECRETARIO, leyó los documentos pertinentes y son los siguientes:

H. Cámara de Diputados

Lima, 17 de octubre de 1910.

Excmo. señor Presidente de la H. Cámara de Senadores.

En los términos que constan en el documento que, en copia, remito á VE., para su revisión por el H. Senado, la H. Cámara de Diputados ha resuelto modificar el contrato de construcción del ferrocarril al Ucayali, celebrado con el señor Alfredo Mac Cune y aprobado por resolución legislativa de 25 de octubre de 1907.

Envío á VE., como antecedentes de la revisión, el oficio y copia del proyecto del Poder Ejecutivo, los dictámenes en mayoría y minoría de la Comisión Principal de Obras Públicas, los de mayoría y minoría de la Comisión Principal de Hacienda y el de la Comisión de Constitución.

Dios guarde á V. E.

Germán Arenas.

H. Cámara de Senadores

Lima, 18 de octubre de 1910.

A las Comisiones de Obras Públicas y de Hacienda.

Bezada.

Lima, octubre 18 de 1910.

A pedido del H. señor Capelo, la Mesa dispuso que este expediente pase á la Comisión de Hacienda.

Rúbrica de S. E.

Bezada.

Ministerio de Fomento

Lima, 13 de enero de 1910.

Señores Secretarios de la H. Cámara de Diputados.

En conformidad con la ley de 1904 que dió preferencia á la obra del ferrocarril al Ucayali, el Supremo Gobierno celebró el 11 de abril de 1907 el contrato de construcción respectivo con el señor Alfredo W. Mac Cune, contrato que fué aprobado por resolución legislativa de 25 de octubre de dicho año.

No ignoran UU. SS. HH. que la celebración del contrato referido se decidió en vista de los trabajos de exploración y de los estudios que por su cuenta había realizado el Gobierno, que demostraban la practicabilidad de la obra; y en atención á la urgencia de realizarla, ya que ella resuelve, por sí sola, interesantes problemas nacionales de carácter económico y político.

Los estudios que el contratista, por su parte, viene haciendo de la obra, han demostrado la necesidad de modificar el contrato, porque de un lado resulta insuficiente la suma primitivamente calculada como costo de ella, tal como ha sido convenida, y del otro algunas de sus cláusulas se presentan defectuosas é inconvenientes, porque se derivan

del concepto que se tuvo de la región que aproximadamente debe recorrer el ferrocarril, concepto hoy radicalmente modificado.

El Gobierno estaba pues en el deber de afrontar la solución del problema que se le presentaba, á fin de que no se retardase la construcción de un ferrocarril, cuya necesidad se impone más cada día, y con tal mira celebró el contrato á que se refirió S. E. el Presidente de la República, en su mensaje al Congreso de 1909; contrato en virtud del cual, manteniéndose las estipulaciones principales del primitivo, se varía la ruta, se modifican algunas cláusulas, y se aumenta la subvención, como único medio de conseguir la realización de la obra.

Al proceder así, el Gobierno no pudo presumir que la actual crisis fiscal perdurara tanto tiempo, ni que la situación del erario exigiera, no sólo evitar todo aumento en los egresos, sino la supresión de muchos de los que estaban ya consignados en el presupuesto general.

Con ánimo completamente sereno y convencido de que su deber lo obliga, sin abandonar la consecución de fines en que está interesado el sentimiento nacional, amoldarse á las exigencias de la nueva situación que se ha creado al fisco, ha conseguido, después de reiterados esfuerzos con el contratista y de un mejor estudio acerca de las condiciones de ser comercialmente explotable, que dicho contratista se obligue á llevar á su término la construcción del ferrocarril y á iniciar á la brevedad posible los trabajos definitivos de él, con la misma subvención y concesiones otorgadas en el contrato de abril de 1907, pero introduciendo modificaciones respecto del ancho de la vía y otras condiciones, que, sin perjudicar la exigencia del tráfico, por mucha que sea la amplitud que pueda tomar, ni menoscabar las seguridades y garantías del Estado, hagan más segura y efectiva la construcción del ferrocarril.

Bajo esta nueva fase, con la que se ha logrado conciliar las diversas opiniones que existen sobre este asunto, y con las que se atienden y

respetan las eventualidades de nuestra vida fiscal, el Gobierno se vé en el caso de ocurrir á la representación nacional, en demanda de la autorización legislativa á que se refiere el proyecto adjunto que tengo el honor de elevar á esa H. Cámara por conducto de UU. SS. HH.

Es materialmente imposible, y bajo el concepto administrativo es también grave error, someter al Poder Ejecutivo á regla inflexible y á líneas invariables, tratándose de la realización de grandes obras llenas de dificultades y sujetas á variaciones y cambios en sus detalles, que son la expresión obligada del estudio, cada vez más completo, que de ellas se hace para llegar á su ejecución perfecta. Para salvar este grave inconveniente y para que el Poder Ejecutivo tenga la libertad de acción, que las circunstancias imponen, en el proyecto de ley de que vengo ocupándome, el Gobierno pide autorización para modificar las cláusulas del contrato que, á quedar vigentes, imposibilitarían quizá la ejecución del ferrocarril ó lo harían imperfecta. Esto no obsta, por supuesto, para que se respeten los propósitos cardinales del legislador de incorporar al Oriente á nuestro movimiento económico y político por medio de una línea férrea que lo ponga en contacto y de no hacer para este objeto, sacrificio mayor del que se fijó en la resolución legislativa, ya mencionada, de 25 de octubre de 1907,

El suscrito espera, que en atención á la importancia del asunto, que dicha autorización será concedida al Poder Ejecutivo, después de dedicarle la atención preferente que ella reclama.

Dios guarde á UU. SS. HH.

Rubricado al margen por S. E. el Presidente de la República.

J. E. Ego-Aguirre.

Ministerio de Fomento.

El Congreso de la República Peruana;

Ha dado la ley siguiente:

Artículo 1.º—Autorízase al Poder Ejecutivo, para introducir en el contrato de construcción del ferrocarril al Ucayali, aprabado por resolución legislativa de 25 de octubre de 1907, las modificaciones que requiera su más inmediata ejecución, ó que sean exigidas por los estudios que vienen haciéndose de dicho ferrocarril.

Artículo 2.º—En ningún caso, á mérito de tales modificaciones, podrá aumentarse el monto de la subvención de dos millones, acordada en el contrato referido, ni el tipo del interés y amortización fijada en el mismo para el servicio de los bonos con que debe pagarse la subvención; ni la extensión de los terrenos que se han cedido al concesionario.

Dése cuenta.

Rúbrica de S. E. el Presidente de la República.

*J. E. Ego-Aguirre.*Comisión de Constitución
de la
H. Cámara de Diputados

Dictamen de la Comisión de Constitución en el proyecto del Ejecutivo, solicitando ciertas modificaciones para la inmediata ejecución del ferrocarril al Ucayali.

Señor:

El Poder Ejecutivo remite á V. E. el proyecto de ley, por el que solicita se le autorice para introducir modificaciones en el contrato celebrado con don Alfredo Mac Cune para la construcción del ferrocarril al Ucayali.

Como dicho contrato fué aprobado por el Congreso, después de discutido cláusula por cláusula, es evi-

dente que no puede derogarse en su conjunto; es decir, la totalidad de sus cláusulas, sino procediendo en la misma forma que se siguió para su aprobación.

Pero como, según el memorandum remitido por el Gobierno, las modificaciones proyectadas se concretan á reducir el ancho de la vía, aumentar la gradiente en lugar determinado, y á eximir al contratista de la obligación de construir una carretera, vuestra Comisión cree que el Congreso, en virtud de sus facultades constitucionales, puede considerar los tres puntos presentados por el Supremo Gobierno, tocando á las otras Comisiones, á cuyo estudio ha sometido también V. E. el proyecto, pronunciarse sobre la conveniencia ó inconveniencia de las modificaciones solicitadas.

Dése cuenta.—Sala de la Comisión.

Lima, 27 de agosto de 1910.

P. Jiménez.—M. F. Cerro.—J. de Dios Salazar O.

Modificaciones al contrato de construcción del ferrocarril al Ucayali.

1º—Modificar el ancho de la vía reduciéndola de 1m.44 á 1m., pero construyendo los túneles y cortes como para vía normal.

2º—Autorizar el uso de gradientes hasta el 5% en la sección comprendida entre Goyllarisquizga y la desembocadura de la quebrada de Tusi.

3º—Exonerar de la construcción del camino que debía unir puertos Whertheman con un punto de la línea; debiendo en cambio, construirse una carretera entre Oroya y Tarma, ó entre Tambo Colorado y Tarma, á juicio del Gobierno.

Comisión Principal de Obras Públicas
de la
H. Cámara de Diputados.
(en minoría)

Señor:

La ley de 30 de marzo de 1904 ordenó la construcción de un ferrocarril que, partiendo de la sección comprendida entre la Oroya y el Cerro de Pasco, terminase en un punto navegable á vapor en toda época del año en el río Ucayali ó en uno de sus afluentes. Con el objeto de dar cumplimiento á esta disposición legislativa, el Gobierno, después de obtener la autorización necesaria para negociar un empréstito que no llegó á realizarse, contrató, en 11 de abril de 1907, con don Alfredo Mac Cune, la ejecución de aquella obra, por la suma de dos millones de libras, pagaderas en bonos, que serían entregados en proporción al número de kilómetros concluidos y expeditos para el tráfico. El contratista se obligaba á presentar dentro del plazo de quince meses, que vencía en julio de 1908, los estudios preliminares de la línea y ofrecía, en garantía del cumplimiento de sus compromisos, un depósito, en efectivo, por valor de veinte mil libras oro.

Vencidos los plazos fijados en el contrato, así como las prórrogas acordadas por el Gobierno, el concesionario se ha presentado al Ejecutivo solicitando la introducción en el contrato de las tres siguientes modificaciones:

1^a—Reducción del ancho de la vía de 1m.44 á 1m.;

2^a—Exención de la obligación de construir un camino carretero entre un punto de la línea y la confluencia de los ríos Paucartambo y Chanchamayo; y

3^a—Autorización para elevar el máximo de la gradiente del 4 al 5 por ciento.

Habiéndose dado por la legislatura de 1907 fuerza legal á todas las cláusulas del contrato, corresponde á la decisión del Congreso la aceptación de las modificaciones indicadas.

La Comisión de Obras Públicas encargada de emitir dictamen á este respecto, ha hecho un detenido estudio del asunto en sus diversas

faces, sintiendo el suscrito apartarse de sus distinguidos compañeros de comisión é informar en minoría, por haber discrepado en el modo de apreciar las proyecciones de la autorización demandada por el Ejecutivo y en las conclusiones que á su juicio deben ser aprobadas por la Cámara.

Conviene ante todo, establecer que las modificaciones propuestas, representan una considerable ventaja para el contratista, á la vez que perjuicio muy apreciable para el Estado.

La reducción de la vía normal á vía angosta, significa en provecho del concesionario una economía en los gastos de ejecución de la obra, al mismo tiempo que los inconvenientes para el Estado, que en definitiva es el dueño de la línea, de una reducida capacidad para el tráfico, de un empalme con líneas como las existentes que tienen el ancho normal de 1m.44, y de mayores gastos de conservación.

La exoneración del compromiso de construir un camino carretero á la confluencia del Paucartambo y del Chanchamayo, importa el ahorro para el concesionario de un gasto de 100,000 libras, aproximadamente, y la pérdida por parte del Estado de la oportunidad de realizar una obra indispensable para el desarrollo de una zona ya explotada y que sólo espera un camino para convertirse en un emporio de riqueza.

El aumento de la gradiente máxima, no significa otra cosa que economías en la construcción, á trueque de un recargo considerable en los gastos de explotación, que á la larga correrán por cuenta del Gobierno y que, necesariamente, tendrán que traducirse en recargo de tarifas.

¿Conviene á los intereses del país aceptar esas modificaciones? ó ¿conviene exigir el estricto cumplimiento del contrato de abril de 1907, aún en el supuesto de que él tuviera que cancelarse?

No es discutible la conveniencia de un ferrocarril que una la costa con la hoya amazónica. Todo orden de consideraciones deciden el ánimo en favor de esta obra de vital impor-

tancia para el engrandecimiento de la República.

Pero si bien es esto cierto, también lo es que lo limitado de los recursos de que hoy el Estado dispone, así como la necesidad de la defensa nacional obligan a reflexionar muy seriamente antes de adoptar cualquiera decisión que signifique recargar de algún modo los sacrificios que el erario se ha impuesto para obtener la ejecución del ferrocarril amazónico.

Cuando la ley de 30 de marzo de 1904 señaló el ferrocarril al Ucayali como el primero de los que debían construirse, lo hizo, principalmente, considerando el estado de nuestros pleitos territoriales con el Brasil y con Bolivia y con la certidumbre de que antes que nuestros títulos habría de decidir el éxito de los litigios la posesión efectiva de las zonas disputadas. Una comunicación ferroviaria con el Ucayali, por difícil y costosa que ella fuera, hacía posible nuestra expansión, por medio de los afluentes y varaderos orientales de ese gran río, en las hoyas del Yuruá, del Purúa y del Madre de Dios. El reciente desenlace de nuestros litigios con aquellos países, cuyas fronteras con el Perú han sido fijadas por tratados públicos, ha modificado sustancialmente las condiciones del problema de nuestra comunicación ferroviaria con el oriente amazónico. Ha pasado ya el momento en que tuvieron fuerza abrumadora estas palabras del mensaje presidencial de 1906: "Es deber nacional defender el territorio, el país quiere que se construya ese ferrocarril, cueste como uno ó como dos." Y si á esa consideración se agrega que las condiciones económicas del país no son, por desgracia, las de 1907, hay que convenir en que no es posible comprometer los reducidos recursos nacionales en la proporción que lo requiere una obra como la del ferrocarril al oriente, sin un detenido y maduro examen de la actualidad y de las proyecciones del problema conjunto de la viabilidad nacional en relación con las perspectivas de nuestras relaciones externas.

La fuerza de los hechos consumados, sin destruir por cierto la necesidad y la conveniencia de llevarlos á cabo, ha modificado el problema del fe-

rocarril al Ucayali, en cuanto representa una obra destinada á la defensa de nuestra integridad territorial. Otros graves problemas de este mismo carácter se imponen hoy con mayor intensidad á la consideración y al estudio de los poddres públicos. Sin el dominio de la vía marítima y sin la posibilidad actual de obtenerlo, el Perú necesita urgentemente unir por medio de rieles sus departamentos meridionales con la zona central de la república. Obra es ésta á la vez que premiosa en orden á la integridad nacional, de incalculables beneficios desde el punto de vista económico y desde el punto de vista de la cultura del país. Unir por medio de una línea férrea Huancayo con el Cuzco, es, al mismo tiempo que hacer inviolables nuestra soberanía, nuestra integridad y nuestra honra en el sur, despertar á la vida y al progreso á los departamentos de Huancavelica, Ayacucho y Apurímac, postergados tristemente, é incorporar como factor activo de engrandecimiento á la inmensa masa de población indígena que habita en esas circunscripciones.

Planteadas en estos términos la actualidad del problema ferroviario del Perú, no cree vuestra Comisión, en minoría, que sea conveniente extremar los sacrificios que el Estado se impuso al contratar en 1907 la construcción del ferrocarril al Ucayali, ni cree tampoco que lo justifiquen las condiciones mismas en que el contratista se dispone á realizar la obra.

Prescindiendo de los graves defectos y omisiones de que adolecen los estudios preliminares presentados por el concesionario, y que no inducen por cierto á confiar de una manera absoluta en la seriedad con que habrá de ejecutarse la construcción misma de la línea, no es posible dejar de considerar que el trazo adoptado en esos estudios, por la naturaleza de las regiones que corre, hará del ferrocarril en proyecto una obra no solo improductiva sino gravosa. Un estudio atento de la estadística aduanera de Iquitos para apreciar los servicios que el ferrocarril de Gollarisquizga á Pucallpa podría prestar al aprovisionamiento de aquella plaza y de sus tributarias, demuestra que el monto de

la carga transportable alcanza apenas á 2,500 toneladas al año, cuyo flete, conforme al contrato, no llegaría á producir 12,000 libras oro; y el estudio comparativo de los fletes fluviales y marítima por la vía del Amazonas, y terrestres y marítimos por la vía del Pacífico, manifiesta la absoluta incapacidad en que se encuentra esta última para competir con la primera. Ningún producto de la hoya amazónica podrá ser exportado utilizando el ferrocarril en proyecto. Y en tales condiciones, ¿cómo podrá sostenerse esta vía férrea? ¿Cuál es la suerte que van á correr los dineros del Estado que en ella se inviertan?

La comunicación ferroviaria con el oriente amazónico es preciso realizarla procediendo con la mayor prudencia, á fin de que alcancen el mejor éxito los esfuerzos y sacrificios que se hagan para obtenerla. No debe desestimarse el consejo de adoptar rutas que, por las condiciones de las zonas recorridas, ofrezcan un seguro porvenir económico, á la vez que permitan un desarrollo y perfeccionamiento progresivo. Tal atontece con la estudiada por el ingeniero Wood, avaluada en Lp. 1.200,000, que arranca de la línea de la Oroya al Cerro de Pasco y termina en Puerto Wertheman, cruzando por Palca, La Merced, Chanchamayo y el Perené, región extraordinariamente rica, en actual explotación, y cuya capacidad productora es más que suficiente para asegurar la existencia de un ferrocarril, que podría prolongarse después hasta Puerto Bermúdez en el Pichis, y hasta Puerto Victoria en el Pachitea, desde cuyo punto puede establecerse la navegación á vapor en condiciones normales.

Las consideraciones que preceden, expresan el concepto que se ha formado vuesta Comisión de Obras Públicas en minoría, del problema planteado ante el Congreso con motivo de las modificaciones que se pretende introducir en el contrato de abril de 1907, problema que no puede ser resuelto sin contemplar la actualidad económica del país y las necesidades imperiosas de la defensa nacional.

En mérito de lo expuesto, vuestra Comisión os propone:

1º.—Que no concedáis la autorización solicitada por el Ejecutivo, para introducir modificaciones en el contrato de 11 de abril de 1907 para la construcción de un ferrocarril al Ucayali; y

2º.—Que declaréis improrrogables los plazos señalados al concesionario, de conformidad con la resolución suprema de 1º de abril del presente año.

Dése cuenta.—Sala de la Comisión.

Lima, 25 de agosto de 1910.

F. Tudela.

Dictámen de la Comisión Principal de Hacienda en mayoría en el proyecto del Ejecutivo para introducir modificaciones en el contrato del ferrocarril al Ucayali.

Comisión Principal de Hacienda
de la
H. Cámara de Diputados

Señor:

Vuestra Comisión Principal de Hacienda en mayoría, se adhiere á las conclusiones del dictámen en minoría de la Comisión Principal de Obras Públicas sobre el proyecto del Poder Ejecutivo para modificar el contrato celebrado con don Alfredo Mac-Cune, con el objeto de construir el ferrocarril al Ucayali.

Dése cuenta.—Sala de la Comisión.

Lima; 31 de agosto de 1910.

J. M. Manzanilla.—A. F. León.—
V. Maurtua.—R. E. Bernal.

Comisión Principal de Obras Públicas
de la
H. Cámara de Diputados.

Señor:

Vuestra Comisión de Obras Públicas ha examinado con la debida

atención, las modificaciones que se solicitan en el contrato del 11 de abril de 1907, celebrado por el Supremo Gobierno con el señor A. W. Mc. Cune, para la construcción de un ferrocarril, que partiendo de un punto de la línea Oroya y el Cerro de Pasco, termine en un lugar navegable en toda época del año, en el río Ucayali.

Para poder apreciar las modificaciones que se solicitan, es necesario rememorar algunos antecedentes á partir de la época en que se celebró el contrato.

En la época citada, no existían estudios que pudieran servir de base seria para formular un presupuesto. Se habían hecho reconocimientos más ó menos prolijos por dos rutas: la de Chanchamayo y el Perené, y la de Carhuamayo y el Pozuzo.

La primera se eliminó, en razón de su larga extensión para llegar á un punto navegable. Fué sobre la base de la segunda, que se celebró el contrato de 1907.

No hemos podido obtener datos seguros sobre la extensión de esta última ruta, pero entendemos que ella fluctuaba entre 380 y 400 kilómetros á partir de Carhuamayo y pasaba á una distancia de 35 á 40 kilómetros de Puerto Wertheman en la confluencia de los ríos Chanchamayo y Paucartambo, punto con el cual debería estar unida la línea por medio de un camino carretero, de conformidad con la cláusula 9ª del contrato.

Estudios posteriores parecen haber demostrado que la naturaleza presentaba obstáculos muy difíciles de vencer por ese lado y que se aumentaba considerablemente el costo.

Finalmente, se han practicado nuevos estudios por la ruta de Yanahuanca y Huánuco, y por las quebradas de Tusi y la Quina.

Conforme á estos últimos estudios que han sido aprobados por el Supremo Gobierno, la línea partirá de Gollarisquizga, punto situado en un ramal del ferrocarril al Cerro de Pasco, atravesará la quebrada de Yanahuanca en su paso por Ambo; seguirá el curso del Huallaga pasando por Huánuco, hasta la boca del río Tulumayo; luego

prosigue la línea divisoria de las aguas del Huallaga y del Ucayali, llegando á la Pampa del Sacramento, que atravesará hasta llegar á Pucalpa. Su extensión total será de 435 kilómetros.

El presupuesto que ha presentado el concesionario en conformidad con estos estudios es de Lp. 3.125, 115.0.00 para vía angosta.

Cabe decir aquí; que el informe presentado al Gobierno por el ingeniero de Estado señor Arancivia, sobre los estudios y presupuestos que acabamos de mencionar, no es favorable en el sentido de que encuentra en ellos ciertas deficiencias, que á su parecer, no los hacen aceptables como estudios preliminares. Pero debemos decir también, que la refutación hecha al referido informe por el concesionario y que corre en el expediente, desvanece satisfactoriamente las observaciones que se hacen en aquel documento; y así lo ha conceptuado el Gobierno, al aceptar los estudios en referencia, previo informe de la Dirección de Obras Públicas.

Volviendo á los primeros estudios, hay que advertir, que cuando se vino en conocimiento de que el primer cálculo, estaba muy lejos de ser el efectivo; el Gobierno, teniendo en mira el vehemente deseo de la nación, exteriorizado en diversas formas, de que la línea del oriente se construyera de toda preferencia, modificó el contrato de 11 de abril de 1907 y celebró uno ad-referendum, con fecha 3 de marzo de 1909; cuyas modificaciones sustanciales consistían en elevar la subvención á Lp. 3.000,000.0.00 y á reducir el ancho de la vía á partir de Huánuco.

Con posterioridad y en vista de la situación económica que se había creado, el Gobierno se encontró en esta disyuntiva: ó se resignaba á que se ejecutara la obra, ó buscaba una fórmula que permitiera su ejecución, variando otras condiciones del contrato sin alterar en lo menor el monto de la subvención primitiva de Lp. 2.000,000.0.00.

Puesto al habla con los concesionarios, estos convinieron en rescindir el contrato ad-referendum de 3 de marzo de 1909, á continuar atendiéndose á las estipulaciones del

contrato vigente de 11 de abril de 1907, y se comprometieron á ejecutar la obra por la subvención pactada ó sean las Lp. 2.000.000.0.00, siempre que se hicieran las modificaciones, que son materia de este dictamen:

1ª—Reducción del ancho de la vía de 1.44 m.

2ª—Autorización para usar gradientes del 5% entre Goyllarisquizga y la quebrada de Tusi (38 kilómetros), usando locomotoras Shay.

3ª—Eximirlos de la obligación de construir un camino carretero de un punto de la línea, á la confluencia de los ríos Paucartambo y Chanchamayo.

Es sobre estos tres puntos que

debe recaer la opinión de vuestra Comisión, la que juzga que no le incumbe apreciar el proyecto en sus demás aspectos.

No es posible establecer á priori, una proporción fija del costo kilométrico, entre vía normal y angosta, adaptable á cualquiera línea, pues constituye distintos factores para el cálculo, la naturaleza del terreno, las condiciones hidrológicas y climatéricas de una región.

Para la prolongación del ferrocarril de Yonán á Chilate, han arrojado los estudios practicados, para trocha normal y de tres pies ingleses, los siguientes resultados, por kilómetro de línea totalmente concluida:

Sección	Vía Normal	Vía 3 pies	Menor costo
Yonán á Chilate.....	Lp. 3,345.0.00	Lp. 2,481.0.00	36%
Chile á Magdalena.....	„ 6,418.0.00	„ 3,433.0.00	45%

Idéntico estudio comparativo, para ambas trochas, hecha para el ferrocarril del Cuzco á Santa Ana, ha dado por resultado un costo menor en 20% para la vía de tres pies ingleses.

PRECIO DEL MATERIAL RODANTE.

Enseres	Vía ancha	Vía angosta
Locomotoras.....	Lp. 3,000.0.00 t/m	Lp. 2000.0.00 t/m
Coches.....	„ 1,000.0.00 „	„ 500.0.00 „
Carros (carga).....	„ 200.0.00 „	„ 150.0.00 „

Si á esto agregamos otras consideraciones, que mencionaremos más adelante, se hace aún más difícil todo cálculo de proporción en esta materia.

Ahora bien, tomando como base y en números redondos las Lp. 3.000.0.00 que arrojan los presupuestos aprobados por el Gobierno para una vía angosta, tenemos que cada kilómetro vendría á costar Lp. 6885.0.00, suma que no parece exagerada, si se tiene en cuenta no sólo las condiciones excepcionales de la región que cruzará el ferrocarril, sino el elemento de costo proveniente: primero, de los rieles, cuyo peso será de 60 libras por yarda, como *mínimum*, conforme á la cláusula 12ª del contrato, que no se pretende variar; y segundo, porque los túneles y cortes se construirán de capacidad normal para la vía ancha.

Por otro lado, si tenemos como promedio, un 25% como menor costo entre vía ancha y angosta, y aplicamos esta cifra á lo que ha costado la prolongación del ferrocarril de Huancayo, nos dá este cálculo Lp. 6000 por kilómetro, puesto que la referida prolongación, que es de vía ancha, ha costado según datos suministrados en el Ministerio de Fomento, á razón de Lp. 8000 por kilómetro.

En consecuencia, se pueden aceptar las modificaciones que se solicitan, introduciendo como condición forzosa, la de construir los túneles y cortes, apropiados para tener una línea de ancho normal; estipulación que no dudamos será aceptada, puesto que los concesionarios, según datos autorizados que tiene la comisión informante, así lo han manifestado.

Nos permitimos insinuar, sin embargo, la conveniencia de reducir el ancho de la vía 0. 9144 m en lugar de 1 m. con el objeto de mantener uniformidad entre los dos tipos de líneas férreas que existen en el Perú, la de 1.44 m. y la indicada de 0. 9144 m. La de 1 metro vendría á constituir un nuevo tipo, por demás inconveniente, en tanto que, la línea de 0. 9144 m. haría posible más adelante el empalme con nuestra red ferroviaria del norte y permitiría, en un momento dado, hacer uso del material rodante de aquellas líneas.

En cuanto á la segunda modificación, ella se reduce á autorizar una gradiente mayor, en uno por ciento, que la que se estipula en el contrato y eso, en un trayecto reducido (38 km.) que es la distancia entre Goyllarisquizga y la quebrada de Tusi. El contrato autoriza gradientes del 4 por ciento en general y los concesionarios solicitan autorización para aumentarla hasta 5 por ciento en aquella sección.

A este respecto debemos manifestar que, por informes que se nos han suministrado en el Ministerio de Fomento, esta gradiente es imperativa, se puede decir, en el descenso de Goyllarisquizga, debido á la naturaleza del terreno; y es concebible que así sea puesto que los concesionarios son los que directamente se perjudican al aumentarla en razón del mayor gasto de tracción que ello implica.

El uso de las locomotoras «Shay» no tienen más inconveniente que el mayor consumo de combustible y la notable disminución en velocidad, por lo demás, ofrecen toda clase de garantías. Vuestra Comisión acepta también esta modificación.

En cuanto á la tercera, relativa á eximir á los concesionarios de la obligación de construir un camino carretero de un punto de la línea á la confluencia de los ríos Chanchamayo y Paucartambo, la Comisión opina que si bien puede eximirseles de la obligación de construir el camino en esa ruta, por haberse cambiado el trazo de la línea férrea en condiciones que aumentarían considerablemente la extensión de aquel, no por eso deberán dejar de construir otro en la zona que sea más

conveniente á la región que se quería beneficiar.

Teniendo en mira que la mente del Gobierno, al estipular esa cláusula, fué dar facilidades para que los productos de Chanchamayo tuvieran fácil salida; se podría establecer que en lugar del camino á que se hace referencia en el contrato, se construyera uno, que partiendo de Tambo Colorado, punto situado á pocos kilómetros de la Oroya y por donde pasa actualmente el ferrocarril de ese lugar al Cerro de Pasco, y pasando por las poblaciones de Tarma, Acobamba, Palca, San Ramón y la Merced, termine en la confluencia de los ríos antes mencionados.

Es de advertir, que actualmente existen muy buenos caminos de herradura del Perené á la Merced y de este lugar á Tarma, los cuales pueden ser ensanchados fácilmente, sólo la sección de Tambo Colorado á Tarma, demandaría mayor trabajo.

Debería estipularse también, que al construirse este último camino, su trazo permita, en cualquier momento, ser aprovechado para tender rieles y convertirlo en vía férrea.

En todo caso debe autorizarse al Gobierno para que fije la zona en que deberá construirse el camino, teniendo presente al determinar su extensión, los beneficios que obtendría el concesionario, en razón de la disminución del ancho de la vía, menor aún, que la solicitada por él en nueve centímetros; de manera que, la disminución de costo en la construcción y en la adquisición del material rodante por ese motivo, sea compensado por la mayor extensión del camino carretero.

En vista de lo expuesto, vuestra Comisión os propone que aprobéis las siguientes conclusiones:

Primera.—Aceptar la disminución del ancho de la vía de un metro cuarenticuatro centímetros á noventa y un centímetros cuarenta y cuatro milímetros, debiendo los rieles ser del mismo peso y calidad que los estipulados en el contrato.

Segunda. Que los túneles y cortes sean de capacidad normal para una vía de 1.44 m.

Tercera. Que se autorice á usar una gradiente hasta de 5 por ciento desde Goyllarisquizga hasta la quebrada de Tusi; y

Cuarta. Que en sustitución del camino carretero que se estipula en la cláusula novena del contrato, se obligue al concesionario á construir otro en la zona que determinará el Gobierno, insinuándose la conveniencia de preferir el que una Tambo Colorado con el valle de Chanchamayo y pasando por las poblaciones antes mencionadas.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.—Lima, 27 de agosto de 1910.

Pedro Lartañaga.—R. Bentin.—Juan M. Vidal.

Comisión Principal de Hacienda
de la
H. Cámara de Diputados

Señor:

Muy grave cuestión propone el Ejecutivo á la consideración del Congreso, en la autorización que solicita para introducir modificaciones al contrato del ferrocarril al Ucayali, pues bajo la simple y sencilla forma de introducir señaladas y concretas modificaciones en aquel contrato, promueve capitales problemas que afectan á la vida nacional. De allí que vuestra Comisión Principal de Hacienda, en minoría, se haya preocupado profundamente de estudiar esas cuestiones vitales en sí mismas y en la necesaria correlación que entre sí tienen, proyectándose hácia el inmediato porvenir de la República.

Desde luego, y aunque directamente no compete á vuestra Comisión, ocuparse de la forma en que la autorización se solicita, sin embargo tiene que tocarla, aún cuando sea ligeramente, por su necesaria influencia en el procedimiento que ha tenido que adoptar.

Habiendo el Congreso conocido directamente del contrato de 11 de abril de 1907, discutiéndolo cláusula por cláusula, es indudable que

todo él afecta forma legislativa, y no es posible por tanto conceder al Ejecutivo una autorización para introducir modificaciones que importaría una verdadera delegación. Y sin que sea atendible la consideración de que dicho contrato puede considerarse como una aplicación de la ley de 30 de marzo de 1905, por cuanto sometido directa y expresamente á la consideración y sanción legislativa y autorizado por el Congreso en 25 de octubre de 1906, quedó su materia íntegra bajo la competencia del legislador. De ahí que, estimando vuestra Comisión que no puede concederse genéricamente la aprobación, ha obtenido los informes necesarios del Ministerio de Fomento, sobre cuales serían las modificaciones por introducir, á fin de pronunciarse directamente sobre ellas. Esas modificaciones son las siguientes:

1^a Reducción de la vía de 1m.44 á 1 m.;

2^a Exención de la obligación de construir un camino carretero entre un punto de la línea y la confluencia de los ríos Paucartambo y Chanchamayo; y

3^a Autorización para elevar el máximo de la gradiente hasta el 5 por ciento entre Goyllarisquizga y la boca del Tusi, empleándose locomotoras Shay.

Más, antes de entrar en el examen de estas modificaciones, conviene ocuparse de una cuestión previa. Conforme á la cláusula 8^a del contrato el concesionario quedó obligado á presentar los estudios preliminares dentro del plazo de un año, que debería terminar en 25 de julio de 1908, y sin que él ni los demás á que la concesión se refiere pudieran interrumpirse sino en los casos de guerra ó fuerza mayor, conforme á la cláusula 11^a.

Por consiguiente, y no habiéndose presentado los estudios dentro del indicado plazo, el contrato ha quedado legalmente rescindido, sin que bajo este concepto pueda aceptarse su subsistencia en virtud de las prórrogas concedidas por el Ejecutivo, porque no ha tenido facultad legal para hacerlo. Pero, en esta especie de cuestiones en que no sólo se tiene en mira la legalidad, sino también las conveniencias y

los altos intereses nacionales, es necesario emitir el juicio fundamental atendiendo á todo este conjunto de consideraciones. Surje así la cuestión de que hoy el contrato está legalmente fenecido; y surje también la de considerar si las conveniencias y los intereses nacionales exigen su subsistencia, saneándose por acto legislativo el procedimiento ilegal del Ejecutivo. Aparece entonces y revive la antigua cuestión de si es conveniente y de si es necesaria la construcción del ferrocarril al Ucayali. Vuestra Comisión se decide resueltamente por la afirmativa.

La necesidad nacional de la construcción del ferrocarril al Ucayali está fundada no sólo en las consideraciones de la defensa de los territorios ya reconocidos, de la incorporación efectiva del oriente peruano, robusteciendo así la acción de la soberanía en territorios materialmente separados del resto de la república y en la urgencia de implantar cuanto antes la gran arteria que despertando y vivificando centros de enorme riqueza agrícola y minera, acreciente en breve tiempo las energías nacionales con aumento notable de producción y de riqueza pública y privada, á fin de que en los cinco años que la construcción de la línea debe durar, y coincidiendo con el gran acontecimiento de la apertura del canal y con las corrientes de riqueza y de población que entonces necesariamente se han de producir, puede el Perú, tonificado ya su organismo y suficientemente preparado, comenzar á afrontar los grandes problemas nacionales que tiene planteados y perseguir los altos fines que le ha designado la providencia.

Muchos puntos había que tratar y muy latamente, si vuestra comisión entrara analizar en detalle lo que acaba de exponer; por eso y tocando simplemente como ejemplo uno de aquellos puntos se limita á indicar que solamente la conducción del carbón para el consumo del Oriente desde Goyllarisquizga y otros puntos más avanzados, y la conducción del mismo carbón y de otros minerales desde Oyón en la línea á la costa, que debe construirse después de la del Ucayali,

han de producir no sólo una ganancia notable en los fletes, sino también una apreciable baratura y consiguiente fomento para las industrias á la vez que un nuevo aumento en el rendimiento de las contribuciones. Nadie á discutido ni discute conveniencias y ventajas; sólo que muy respetables opiniones discrepando en el criterio, estiman que es preferible la vía de Paita al Marañón, ó la unión del ferrocarril central ú otros altos é inaplazables intereses y necesidades nacionales. Más en cuanto á lo primero, y sin desconocer en lo menor la gran importancia de aquella vía, es lo cierto que por los estudios hasta ahora conocidos la línea del Ucayali unida á la que debe descender á la costa sólo alcanzará una extensión que fluctúa entre 600 ó 700 kilómetros, con fletes relativamente bajos, en tanto que la línea al Marañón alcanzará una extensión notablemente mayor; aparte de que en el hecho y para las más urgentes necesidades nacionales, estando ya unida la capital con el Cerro de Pasco, en más breve plazo se realizará la unión con el Oriente por la vía del Ucayali, y á parte también de que, bajo el régimen del estanco del tabaco, cuya renta, según los cálculos más autorizados, deberá duplicarse dentro de dos años, podrá atenderse también á la construcción de aquella otra línea.

Por lo que respecta á la unión del ferrocarril Central, no es realmente económica, porque vá á implicar la suma de cuatro fletes para la importación y para la exportación, á tal punto que no es difícil predecir que, económicamente, habrá que implantar en un próximo futuro, cuando las corrientes de capitales se acentúen hacia nosotros y cuando se establezca el anunciado banco americano, habrá que implantar verdaderos ferrocarriles de penetración, como el de Pisco á Ayacucho, á fin de hacer económico el flete y fomentar el desarrollo de la riqueza minera y agrícola. Por otra parte no absorbiendo la línea al Ucayali toda la renta del impuesto, sino únicamente ciento cuarenta mil libras cuando esté totalmente concluída, y sólo ciento veinte mil hasta el tercer año después de entregada

la primera sección: conforme á la segunda parte de la cláusula 30^a del contrato, hay en el saldo del impuesto lo bastante para atender á la línea de Huancayo á Ayacucho. No obsta en contrario el actual rendimiento de ese impuesto; ya por que el máximum del servicio solo se producirá dentro de cinco años, ya porque antes de la expiración de ese plazo la renta se habrá duplicado con el régimen del estanco. Y sin que intertanto sea materialmente posible la construcción del último ramal para unir ese ferrocarril central, ó sea la sección comprendida entre Ayacucho y el Cuzco, por que esos estudios no están ni siquiera iniciados aún, hay profunda diversidad de pareceres sobre la ruta por seguir, y los cálculos más aproximados señalan el mínimum de 8 años para esa construcción y el de dos para los estudios, de manera que aún suponiendo que simultáneamente se acometieran la construcción y el estudio y subsiguiente construcción de esos dos grandes tramos, nunca podrá terminarse antes de diez años, plazo que resulta extemporáneo para las urgentes necesidades nacionales que se señalan á este ferrocarril, y que habría así impedido la construcción de la línea al Ucayali, para terminarse antes de aquel plazo y en condiciones de gran productividad y aumento de la riqueza pública y privada y que así viene á resultar como elemento reproductivo, precisamente para bajo la base del aumento de las rentas públicas poder afrontar eficazmente á la unión de la línea del sur.

Tocante á otras inaplazables necesidades nacionales, hay otros medios para subvenir á ellas; y la aplicación para esos fines de la renta del tabaco, bien y detenidamente analizada, resulta ó insuficiente ó contradictoria, como detenidamente podría demostrarse.

Finalizando, pues, esta gravísima cuestión, vuestra Comisión opina que es de necesidad inaplazable la construcción del ferrocarril al Ucayali, y que, aún cuando ilegalmente, el Ejecutivo ha procedido de acuerdo con los verdaderos intereses y necesidades nacionales, siendo sí de lamentar, que al conceder las

prórrogas, no lo haya hecho con cargo de dar cuenta al Congreso.

Establecida así la conveniencia y la necesidad de la línea al Ucayali, pasa ahora vuestra Comisión á examinar las modificaciones proyectadas. Para su apreciación hay que tomar como base el informe técnico presentado por el concesionario, porque, aún cuando se produjeran sobre él las observaciones en contrario del ingeniero de estado señor Arancivia, fueron satisfactoriamente absueltas por dicho concesionario, como la ha estimado en su informe favorable la dirección de obras públicas, á cuyo frente se encuentra un distinguido y competente profesional. Y debe también tomarse en cuenta que tratándose, no de un estudio definitivo, sino preliminar, practicado en zona poco conocida y de excepcionales condiciones, no puede exigirse más, sobre todo, constando como consta, por el testimonio no contradicho de las diversas autoridades de aquella región, la concurrencia al lugar del trazo de las diferentes comisiones técnicas, que lo han recorrido en no corto tiempo y con inversión efectiva y apreciable en la verificación de los estudios. La primera modificación consiste en reducir el ancho de la vía de 1 m 44 á 1 m.

A primera vista parece, por la diferencia del costo entre la una y la otra, que debería reducirse la subvención si se reduce el ancho de la vía; pero como los contratos, sean privados ó públicos, deben cumplirse no solo en lo que esté pactado en ellos, sino también en lo que sea de equidad y justicia intrínsecas; y como de estudio preliminar de la vía angosta resulta que ella costará más de tres millones de libras, hay que deducir, por simple buen sentido, que siendo notablemente mayor el costo de la vía ancha, resultaría de imposible ejecución esta última y el contrato un absurdo económico para el contratista.

Por datos que vuestra Comisión ha tomado en la dirección de obras públicas, resulta que la diferencia entre la vía angosta y la ancha puede aproximadamente calcularse en el 40 %; de manera que su cons-

trucción pasaría de cuatro millones de libras esterlinas, ó sea más del doble de la subvención, lo que haría la ejecución económicamente imposible. No atenúa la fuerza de esta consideración, el que en el contrato se haga otras concesiones, como la de terrenos, porque esos no son bienes de valor actual sino futuro, consecutivos á la ejecución de la obra, y que no pueden entrar como factor principal para realizarla, sino como simple medio coadyuvante. Se pactó pues el contrato bajo la creencia errónea de que la vía ancha costaría tres millones de libras; y tan es así, que los mismos poderes públicos y los ingenieros, á quienes consultaron, participaron de ese error, como lo demuestra el hecho de la autorización para el empréstito de tres millones de libras, bajo la creencia de que este era el importe de la vía ancha. Resultando ahora que el de la vía angosta es de algo más de tres millones de libras, parece de la más correcta justicia y equidad que, sin rebajar la subvención, que es solo de dos millones, se acceda á la reducción del ancho de la vía.

Cuando se celebró el contrato de 11 de abril de 1907, el trazo proyectado no era el actual. Parecía que debía pasar á no gran distancia del Perené, y entonces el propósito de organizar la realización de la línea con el impulso á las valles de Chanchamayo y del Perené se proyectó la cláusula novena que obligaba al concesionario á construir un camino carretero de tráfico libre que uniera un punto de la línea con la confluencia de los ríos Paucartambo y Chanchamayo. Más, presentando como definitivo el trazo actual que partiendo de Goyllarizquisga pasa por Ambo y Huánuco hasta llegar á Pucalpa en el Ucayali, resulta, según datos tomados por vuestra Comisión en el Ministerio de Fomento, triplicada la extensión que originariamente debía tener ese camino, y con la circunstancia de que aproximadamente dos tercios de su recorrido no corresponderían á zona de explotación. Resultaría enormemente recargada esta obligación, con merma de los fondos que deben emplearse en la obra principal. Ciertamente que es

muy sensible no poder atender simultáneamente á dos fines nacionales, pero en los casos de conflicto, lo prudente es preferir lo de mayor importancia, dejando para un inmediato futuro, en el momento de un mayor desarrollo y de una mayor riqueza pública la realización del otro fin nacional. Con todo y descargándose al concesionario de esta obligación, atendiendo también á la reducción de la línea y teniendo en consideración la suprema conveniencia de las líneas férreas, cual es la rebaja en los fletes para que sea eficaz y más rápido el fomento de la riqueza pública y privada, cree vuestra Comisión que en compensación debe exigirse del concesionario la rebaja de los fletes pactados en la cláusula 14 á razón de un centavo por cada mil kilos en cada una de las cinco clases en que está clasificado para los pasajeros y carga.

Por último, si como lo expresa el estudio aprobado por la Dirección de Obras Públicas, en su referencia á la primera sección de la línea, no es posible construirla sino usando de gradientes hasta de 5 %, cree vuestra Comisión que hay que acceder á esta modificación, pues según datos técnicos, no siempre la mayor gradiente significa menor gasto de construcción, y consiguientemente mayor de conservación, pues hay casos, entre los que se afirma está el presente, en que la naturaleza del terreno impide el uso de menor gradiente. Y como según los mismos datos técnicos los inconvenientes que para el tráfico pueden presentarse, quedan salvados con el empleo de las locomotoras Shay, cree vuestra Comisión que la tercera modificación es aceptable.

Más, si en orden á la mejor y más pronta ejecución de la línea pueden aceptarse las referidas modificaciones, es también preciso cautelar conveniente y eficazmente los intereses fiscales. Hasta ahora el contratista ha demostrado que no estuvo suficientemente preparado para la ejecución de la obra, tal vez por errores de cálculos técnico ó económicos, explicables en empresas de esa magnitud; más ahora en que se presenta ante los poderes públicos, demandando modificaciones

para la mejor ejecución de la obra y manifestando estar en condiciones de acometer una empresa en la que se vá á invertir más de tres millones de libras durante cinco años, y en que sólo la primera sección tiene un presupuesto que excede de cuatrocientas mil libras, hay que concluir que su potencia económica está expedita para empezar inmediatamente los trabajos, y que lo estará en otros cuatro años sucesivos de la ejecución. En tales condiciones y consultando la seriedad del contrato con la cautela de los intereses de la República, cree vuestra Comisión que la garantía del artículo 7.º debe elevarse de veinte mil á cien mil libras oro sellado ó su equivalente en bonos de la deuda interna del Perú, que deberán depositarse en la Caja de Depósitos y Consignaciones para los mismos efectos de la cláusula 7ª, y demás que le son correlativas sin excepción alguna.

Otro punto esencial que debe considerarse es la modificación que ha sufrido la renta del tabaco, que ha pasado del régimen de impuesto al régimen del estanco, con una previsión para duplicar la renta en el tanto, ó sea elevarla á cuatrocientas mil libras en un plazo que fluctúa al rededor de tres años. En tales condiciones, y disminuyendo proporcionalmente el interés del concesionario, en el rendimiento total del tabaco, debe también disminuir su representación en el monejo de la renta, por lo cual debe reducirse de dos á uno los personeros que en la compañía administradora del tabaco acuerda al concesionario el artículo 31.º

No terminará vuestra Comisión, sin manifestarse decididamente inclinada á la forma de pago en bonos, como lo establece el contrato, preferentemente á la forma de celebrar un empréstito para el pago: 1º—Por la ventaja de no sufrir descuento en el tipo de colocación; 2º—Por la facilidad de la emisión proporcional á la entrega de las obras, lo que obliga á un menor servicio en el interés y en la amortización durante la ejecución de la obra, contrariamente al sistema de empréstito directo, que no podría hacerse fácilmente en diez operaciones suce-

sivas; y 3º—Por la facilidad de una inmediata conversión, á que equivale la facultad de la cláusula 34ª, en tanto que en un empréstito lo usual es la exigencia de cierto plazo obligatorio, durante el cual la conversión no se puede verificar.

Concluye vuestra Comisión que el contrato tal como se pactó, responde á verdaderas necesidades nacionales, que ellas se mantienen, y que las modificaciones proyectadas coadyuvan á realizarlas, con las adiciones que vuestra Comisión considera y que os pasa á someter; y en consecuencia os pide:

1º—Que desechéis el proyecto de autorización genérica que os pide el Ejecutivo, para introducir modificaciones en el contrato del ferrocarril al Ucayali; y

2º—Que en sustitución aprobéis el siguiente proyecto de resolución legislativa:

Excmo. señor: El Congreso, en vista de la necesidad manifestada por el Ejecutivo, de modificar algunas cláusulas del contrato del ferrocarril al Ucayali el 11 de abril de 1907, ha resuelto autorizar á V. E. para introducir las siguientes:

1.º—Modifícase la cláusula 1ª en el sentido de que el ancho de la vía quede reducido de 1m.44 á 1 m.;

2.º—Exonérase al contratista de la obligación de construir el camino carretero á que se contrae la cláusula 9ª;

3º—Modifícase así mismo la cláusula 12ª, autorizando el uso de gradientes hasta 5% entre Goyllarisquizga y la boca del Tusi, empleándose locomotoras Shay;

4.º—Auméntase á cien mil libras oro sellado, ó su equivalente en bonos de la deuda interna del Perú, la garantía á que se contrae la cláusula 7ª. El aumento del depósito deberá verificarse dentro de los noventa días posteriores á la celebración de la escritura de modificación del contrato y quedará sujeto á los mismos efectos y aplicaciones del actual depósito de veinte mil libras:

5º—Redúcense en un centavo por cada mil kilos las tarifas de las cinco clases de carga, y redúcense en un centavo los pasajes por cada ki-

lómetro, á que se contrae la cláusula 14^a;

6^o—Limítase á un solo personero la representación que en la sociedad administradora del tabaco acuerda al concesionario la cláusula 31.

Dios guarde á V. E.

Dése cuenta.—Sala de la Comisión.

Lima, 27 de agosto de 1910.

F. Fariña.

H. Cámara de Senadores
Comisión de Obras Públicas

Señor:

Vuestra Comisión de Obras Públicas, ha estudiado detenidamente, el proyecto del Poder Ejecutivo, venido en revisión, para que se modifiquen tres partes del contrato para la construcción del ferrocarril al Ucayali, celebrado en 1907, con don Alfredo Mae Cune.

El contratista solicita que se modifiquen: 1.^o—que la línea de 1 m. 44, estipulada en la cláusula 12^a, se reduzca por otra de un metro de ancho; 2.^o—que en el trayecto comprendido entre Goyllay y la boca del río Tusi, se empleen gradientes hasta del 5%, en vez del máximo que era de 4%; y 3.^o—que, en vez de una carretera de un punto de esta línea hasta la confluencia del Chanchamayo y Paucartambo se obligan á construir otra, en reemplazo, desde Caccaracra á inmediaciones de la Oroya, hasta la ciudad de Tarma.

Juzgadas estas modificaciones, á primera vista, sin compensación de parte del contratista, serían inaceptables, sino estuviera demostrado, que la línea que se construya con esas modificaciones, tendrá un costo mayor de lo que el Estado contribuirá y siendo un anhelo nacional, la comunicación con el Oriente, no existiendo ninguna propuesta más ventajosa que la estipulada y siendo imposible otra forma más rápida y económica, para

el fin que se persigue, vuestra Comisión opina porque se aprueben las modificaciones, pasando en seguida á explicar cada uno de los puntos que ha enunciado, y á rebatir las objeciones que se han formulado.

Para sostener su tesis, la Comisión, va á probar: que la línea férrea entre Goyllay y Pucalpa, que tiene 435 km. de extensión costaría, conforme al contrato primitivo, cerca de 40 millones; que aceptadas las modificaciones indicadas, la línea que se construya costará más de veinte millones; que las modificaciones solicitadas, estudiadas separadamente son aceptables para las necesidades que se trata de atender, segura como está, que si ellas no se aceptan, será imposible durante mucho tiempo, llevar á cabo esta gran obra que todos convienen en su importancia y necesidad.

La distancia que hay entre Goyllay y Pucalpa, es de 435 km. que se comprueban, á más del estudio preliminar, presentado por los ingenieros del concesionario, por los geógrafos y viajeros que convienen unánimemente como Raymondi y Low, que entra el Cerro de Pasco, por Huánuco hasta el medio del Tulpumayo, hay 54 leguas, y 20 leguas geográficas, ó sea un grado entre este lugar y Pucalpa, siendo un total de 74 leguas, que corresponden á más de 400 kilómetros, los que con el desarrollo natural de la línea alcanzaría la extensión aproximada de los 435 km. indicados. Esta extensión se confirma por la comisión Forcellius, que determinó entre el Cerro de Pasco y Tulumayo 260 km.; de Tulumayo á la Cumbre 57 km.; y finalmente entre dicha cumbre y Pucalpa 100 km. señalado estos últimos, por la comisión Carbajal, las que calcularon un aumento de 5%, para los diversos desarrollos, que dan una cifra aproximada de 437 km. casi igual á la determinada. Esta medición aproximada se comprueba también geográficamente, pues la diferencia de las longitudes y latitudes entre Pucalpa y el Cerro de Pasco, señalan una distancia en línea recta de 300 km. á los que ha-

bría que agregar por desarrollos obligados y las derivaciones naturales del terreno que, en el Perú, para esta clase de cálculos, en líneas conocidas, como la de Paita al Marañón, se ha hecho entre 40 y 50 por ciento de aumento á la línea recta, con lo que el cálculo es exactamente, la distancia medida de 435 km.

Comprobada la extensión aproximada de esta línea en 435 km., pasaremos á comparar el valor de ella con otras de vía ancha y angosta.

Los 82 km. del ferrocarril de Chicla á la Oroya de 1.44 de entre riel costó á la Peruvian 8 millones, y esto es, á razón de Lp. 9.756 cada kilómetro.

Los 134 km. entre la Oroya y el Cerro de Pasco, costó á los yanques 11 millones, ó sean Lp. 8.200, por cada kilómetro, en terrenos en su mayor parte de los llanos de Bombón.

El costo medio por kilómetro de cualquiera de estas líneas aplicado al ferrocarril al Ucayali, en los 435 km. de Goyllay á Pucalpa, costará al rededor de los 40 millones que hemos indicado, pero teniendo en cuenta que aquellas líneas son construidas en terrenos de sierra y altiplanicie, para que la comparación sea más cabal la haremos con líneas estudiadas para terrenos semejantes.

El ferrocarril al Perené, según los estudios publicados por el Cuerpo de Ingenieros Civiles del Perú, tiene desde Caccaracra hasta la boca del Shahuaya, las siguientes características:

Ancho del enterreriel 1 metro.

Gradiente máxima 3%.

Terrenos de montaña. Extensión total de la línea 524 kilómetros.

Costo por cada kilómetro Lp. 8.820.0.00.

Total del costo de los 524 kilómetros, más de 46 millones.

Comparación: El Ferrocarril al Ucayali, conforme á este cálculo, para línea angosta y terreno semejante, costará más de 38 millones de soles; y siendo ancha la vía su costo sería mucho más de cuarenta millones,

El ferrocarril de Paita al Marañón, conforme á los estudios de la casa Koppel.

El trazo N.º 1 tiene estas características:

Ancho del enterreriel, 0.914.

Gradiente máxima, 3%.

Terrenos de costa, sierra y montaña.—Extensión hasta Calentura, 752 km.

Costo medio en la sierra y costa, cada kilómetro Lp. 6.320.0.00.

Costo medio en la montaña, sin material rodante, cada kilómetro, Lp. 6.450.0.00.

Valor total de los 752 kilómetros S/. 47.872,000.

Comparación.—El ferrocarril al Ucayali, con línea menor de 1 m., con el cálculo de la semi suma de los dos promedios, costaría S/. 27.692,000.

Esto es, que una línea de 0.914 de ancho, con un precio medio de Lp. 6.366 cada kilómetro en los 435 km. al Ucayali, costaría más de los veinte millones y la línea ancha costaría mucho más de los 40 millones.

Ferrocarril de Paita al Marañón.—Trazo N.º 7 con cremallera.

Igual ancho de 0.914.

Igual terreno.

Gradiente máxima, con cremallera, 40 km.—8% con empalme doble.

Extensión de la línea, hasta Calentura, 681 km.

Valor medio de cada km. Lp. 5.730.0.00.

Costo total de la obra soles 39.088,000.

Comparación.—El ferrocarril al Ucayali con ese costo medio para línea angosta valdría \$ 24.964,650.

Conclusión.—La línea de Pucalpa al Cerro con extensión de 435 km. según estos cálculos hechos sobre bases serias y terreno semejante, costará cerca de 40 millones, conforme al contrato primitivo, esto es, siendo la línea ancha; pero aceptando las modificaciones siempre costará mucho más de los 20 millones que el Estado entregará en bonos.

Sin embargo de que las comparaciones anteriores, comprueban claramente nuestra tesis, vamos á formar un cuadro detallado de lo que consisten las modificaciones, po-

niéndoles á ellas, el valor máximo que un cálculo técnico pudiera darles.

Por la cláusula 9ª del contrato Vidalón-Mac Cune, que se trata de modificar, deberá construirse un camino carretero, que una la nueva línea (siempre que no se prefiera la del Perené) con puerto Wertheim. Desde este lugar, al más próximo de la nueva ruta, que es Goyllarisquizga, hay 316 km., que calculados Lp. 800 cada km. importará más ó menos, S. 2.528,000

El aumento de la gradiente de 4 hasta el 5%, en un trayecto de 33 km. compensados con los 46 kilómetros que hay entre Goyllay y la boca del río Tusi, importará más ó menos 2.500,000 soles según los cálculos más exagerados que consideran la necesidad de construir varios grandes acueductos y destruir inmensas moles de roca, para salvar el desnivel del término de la meseta de Junín y el fondo de la quebrada de Chaupihuaranga que, desde allí, conduce fácilmente al valle de Huaranga.

Al valor de la línea angosta, de 1 metro de enterreriel, calculada entre el punto inicial Goyllay hasta Pucalpa, por S. 31.291,150 hecha en el estudio preliminar, habrá que sumar la economía que hay entre una línea de 1 metro y lo que se gastaría para una línea de 1.44 metros de ancho. Esta economía importará con todo el material el 33 por ciento que, es lo que se asigna como máximo en estos cálculos ó sean el 33 por ciento.

En consecuencia, las modificaciones de este contrato, á lo más, importarán á favor del contratista:

Carretera 316 km...	S. 2.528,000
Gradiente del 5 por ciento en vez del 4 por ciento en 33 km.....	„ 2.500,000
Disminución vía ancha á 1 metro.....	„ 10.430,000
Valor total de las modificaciones.....	S. 15.458,383
Siendo el valor de la línea angosta.....	„ 31.291,150
El valor de la línea, conforme al con-	

trato de 1907, alcanzará aproximadamente, la enorme cifra de..... S. 46.749,533

Por estos cálculos se vé, que de todos modos, aún aceptadas las modificaciones, tendrán los concesionarios que invertir una suma mayor que la que reciben, y que, por más que se haga variar el valor de ellas dentro de los cálculos máximos ó mínimos, siempre subsistirá la razón de estas modificaciones.

Comprobado como está que si no se aceptan estas modificaciones, la línea al Ucayali costará cerca de cuarenta millones, es evidente que ningún contratista en el mundo aceptará llevar adelante un contrato á todas luces desventajoso.

La mejor prueba de esto es que, hasta hoy, no hay una oferta de contrato mejor que la que se discute. Ni la casa Koppel ni la Peruvian que saben el gran interés que tiene el país por esta obra, hacen propuesta alguna. Venga esa propuesta ventajosa y seguramente no trataremos de esas modificaciones.

El Perú, lo que quiere, no es que se le haga un ferrocarril de cuarenta millones, recibiendo solo veinte millones, sino que no se le engañe, y que realmente la obra que se tiene contratada valga los veinte millones.

Se dirá: ¿por qué el contratista hace un ferrocarril de cerca de treinta millones, recibiendo sólo veinte millones? La respuesta la dará cualquiera que lea todo el contrato. El contratista recibe, en primer lugar un millón doscientas mil hectáreas de terreno de montaña, que á un sol cada hectárea, conforme á la ley de terrenos de montaña, tienen ese valor; segundo, que por este contrato, á más de los veinte millones en bonos, se otorgan al concesionario varias franquicias, se hacen las expropiaciones por acción del Estado, sin pago alguno en tierras comunales; y tercero, he aquí la verdadera razón, que por la cláusula 6ª, el contratista podrá devolver dentro de 25 años, todo lo que hubiera recibido del Estado, haciendo la línea á perpetuidad su-

ya, puesto que, si durante ese tiempo habrá utilizado con los fletes calculados del carbón y madera, las mayores utilidades vendrán, después de dicha fecha.

En conclusión, conforme á la cláusula 6ª, este contrato se reduce en el fondo, á que el Estado presta al concesionario en bonos, la suma de veinte millones, pagaderos en 25 años, en cuya fecha se devolverán al Gobierno, los veinte millones, quedando por este préstamo, construida la línea férrea, sujeta á las leyes y tribunales del país.

Se dirá entonces, que al Perú lo que le interesa es que en esa fecha, la línea al Ucayali, no sea de una empresa particular, sino suya. La solución es sencilla; todo este contrato por la cláusula 43, está sujeta á la ley de ferrocarriles de 1893, que establece la expropiación á favor del Estado, y en este caso, y en esta fecha, el Perú tendrá veinte millones depositados ó adelantados para la expropiación de esa línea.

También se sostiene que la garantía de 20,000 libras depositadas, ha sido y es suficiente. Este aumento, sería exigible, si el Estado hiciera pago alguno adelantado, pero los pagos en bonos se harán cada vez que el contratista entregue una sección estudiada y aprobada por el Gobierno, y cuyo valor nunca pasará del valor de cada kilómetro construido, conforme á la cláusula 5ª del contrato.

Los opositores á este contrato han sostenido que una vez que el ferrocarril llegase á la primera región de bosques, quedaría paralizada la construcción, puesto que sabían que el interés de los yankees era traer la madera para sus minas del Cerro de Pasco. Esto ha sido tan desmentido por los hechos, que, basta meditar un instante para convencerse de lo contrario. Por la ruta Perené los bosques comienzan á los 80 kilómetros; por la ruta de Huancabamba, que fué el primitivo proyecto de los yankees, están más próximas, á los 70 kilómetros y por la ruta preferida, Huallaga-Pucallpa, los bosques se encuentran después de Acomayo, ó sea á los 140 kilómetros. A esto hay que agregar que, por esta ruta,

tienen los constructores una desventaja más, que consiste en que desde el principio de la línea hasta la cumbre de Tulumayo, todo es terreno de particulares en una extensión de 300 kilómetros, que en su mayor parte tendría que pagar al expropiar, lo que no sucede por las otras vías, en los que casi todo el terreno es de propiedad del Estado. Esto comprueba que las preferencias de este trazo, han sido razones de conveniencia mayor, al lado de un extenso territorio poblado hasta el Tulumayo.

En todo contrato cuando hay dolo, error, lesión enorme ó enormísima, la parte perjudicada puede recurrir al retracto, nulidad ó modificación del contrato. Si esto, aceptado en todas las legislaciones, prima sobre los particulares, es de mayor fundamento tratándose del Estado, cuyo interés no es jamás la ruina de los que con él contratan, cuando el error es palmario, y menos aprovecharse del error que motivan estas modificaciones.

Efectivamente, miremos el origen de este contrato:

En 1906 cuando se discutía la conveniencia del empréstito de treinta millones, se sostuvo por la mayoría del Congreso y por el Gobierno, que la línea del ferrocarril al Oriente, por el Perené, costaría 17 millones, pues se dedicaban diez millones para los ferrocarriles de Huancayo, Cuzco y Moquegua, reservándose tres millones para los descuentos de colocación. La junta de ingenieros de caminos, después de acabados parte de los estudios preliminares de este trazo, calculó la obra en 38.241,746 soles para línea de un metro de ancho que, después resultó por valor de 46 millones, luego los cálculos y presupuestos de entonces, fueron erróneos.

A su vez el contratista Mac Cune, sufría otros errores de cálculo, errores, en su mayor parte provenientes del Congreso. Los ingenieros yankees en aquella fecha, estudiaban la línea al Oriente por la ruta de Carhuamayo—Huancabamba—Chuchuras. Presupuestaron esta obra en más de 12 millones de soles hasta Chuchuras, y su prolongación hasta Puerto Victoria en 8 millones, esto es, un total de 29 mi-

llones entre Carhuamayo, punto de la línea Oroya, Cerro, hasta Puerto Victoria en el Pachitea, considerándose á este río, desde ese puerto, con profundidad suficiente, en toda época, para embarcaciones de cinco pies de calado, lo que desgraciadamente no es exacto.

La carretera por esta línea Huanabamba-Pachitea, desde el punto de "Antes" hasta "Puerto Wertherman", estaba calculado en 20 kilómetros y cuando más en 30 con el desarrollo, la cual avaluada á Lp. 800, cada kilómetro se presupuestó en un máximo de Lp. 24,000. De aquí nacieron los inconvenientes de la cláusula 9ª, que hoy se trata de modificar, cláusula que fué combatida, desde el primer momento, en la Cámara de Diputados, por los inconvenientes que su subsistencia ha traído y que fué previsto, como claramente se vé en el Diario de los Debates de 1907.

Para mayor error y contradicción, la ley de ferrocarriles de 30 de marzo de 1904, en su artículo 1º obliga la preferente construcción de un ferrocarril al Ucayali (sin distinguir el Alto Ucayali del Bajo) ó á uno de sus afluentes navegables "en toda época del año". Claro es que, siendo el Pachitea el afluente mayor del Ucayali, por esa ley se sostenía y se creía que, tanto el Pachitea como el Alto Ucayali, eran ríos "navegables para embarcaciones de cinco pies de calado".

Este error subsiste en el presente contrato Vidalón-Mac Cune de 1907, pues en la cláusula 1ª de dicho contrato se estipula expresamente que el término del ferrocarril al oriente, que haga el contratista, llegue á un punto navegable en "toda época para embarcaciones cuando menos de cinco pies de calado"; indicándose para mayor claridad, en la nota de remisión á las Cámaras, que este contrato era para el cumplimiento de la ley ya citada de 1904; luego por esta ley, y por este contrato se daba al Pachitea y Alto Ucayali, una profundidad que no tienen y que ha sido la causa de nuevos estudios, cambio de ruta y, en conclusión, la causa de estas modificaciones.

Los informes de los marinos é ingenieros Tucker, Carbajal, Pérez,

Mavila, Tamayo y Gómez, comprueban evidentemente que, en época de estiaje el Pachitea y con mayor razón su afluente el Pichis, no pueden ser surcados por embarcaciones de más de tres pies de calado; que en las corrientadas de Chonta, Baños, Sira, Zungaro, Ywa é Isla, la velocidad es de 7 á 8 millas por hora; el lecho del río es casi en su totalidad de roca y arenisca petrificada, y que, en esas secciones, es peligrosa la navegación para embarcaciones de uno y dos pies de calado, siendo imposible en esas partes el drenaje del río.

Por tanto, los puertos del Pichis y el Pachitea no reúnen las condiciones exigidas por la ley de ferrocarriles y por este contrato; y son puertos secundarios como para cabotaje; en cambio Pucalpa, situada en medio del Bajo Ucayali, donde están reunidos ya el Alto Ucayali con el Pachitea y otros ríos, tiene una profundidad, en la época de mayor estiaje, para embarcaciones de más de 9 pies de calado, y está además á 550 km. más cerca á Iquitos que de la boca del río Shahuaya; á 480 km. más cerca con relación á Puerto Victoria y algunas horas más próximo á la misma ciudad de Iquitos, con relación á Puerto Meléndez ó Borja en el Marañón.

Por los opositores á este contrato, se ha insinuado la conveniencia de llevar la línea al Oriente hasta Puerto Victoria, considerándose que esa línea por lo económica satisfaría todas las necesidades nacionales; y aunque es bastante la relación anterior para rechazar esta idea, sin embargo, para no repetir este punto, vamos á comparar este proyecto con los estudios existentes:

Trazo del ingeniero H. Wood, Cacaracra á Palca.....	70 km.
Reconocimiento por el mismo ingeniero, Palca á Charinganqui, á 1 km. antes de Wertherman.....	100 „
Charinganqui (frente) á San Luis de Shuaro, por el camino actual.....	10 „

San Luis á Bermúdez, según reconocimiento, hecho en el camino de Pichis de 156 km. calculados los desarrollos por el ingeniero Schaeffer en 196 „
 Bermúdez á Victoria, por el mismo. Distancia en línea recta 42 km.; distancia por el río 148; distancia calculada para el trazo, la semi-suma 95 „

Total de Cacaracra á Puerto Victoria 471 km. 471 km.

Comparación.—Siendo el ferrocarril á Pucalpa de 435 km., es claro que costará más barato y será más conveniente, aún siendo la distancia igual ó menor, con la ventaja de estar Pucalpa más cerca de Iquitos, más cerca á los varaderos del Manú, Yurúa y Purús y sin los inconvenientes del terreno de Puerto Bermúdez, en su mayor parte de tierras deleznales y despobladas.

Para el interés del contratista, de recibir la subvención de veinte millones, sea que escogiera la ruta por Huachón ó por el Pichis, le es igual; pero al preferir la ruta de Pucalpa, es no solo por todas las ventajas anotadas, sino porque, en orden á gradientes, los problemas del terreno, por las rutas del Pichis ó Huancabamba, son más difíciles, al extremo que consideran que las líneas por esas rutas, serían un segundo tomo del ferrocarril central.

Al objetarse las inconveniencias que traería en los trashedores, la disminución de la trocha, no se toma en cuenta que todos los otros proyectos se basan también en líneas angostas; que cuando aumente el tráfico de Goyllarisquizga á Pucalpa, vendrá conforme á este contrato, su prolongación obligada de Goyllarisquizga á Ancón ó Huacho calculada en 214 kilómetros, con lo que toda la línea será del mismo ancho y la distancia de Huacho á Pucalpa no pasará de 650 kilómetros en total, siempre menor distancia que la de cualquier punto de la costa á la de los grandes ríos, debiendo tenerse presente que la Comisión acepta la disminución del ancho, porque es imposible, por hoy, el aumento de la sub-

vención que, á existir mayores fondos disponibles, no habrá lugar á discusión.

Al tratarse concretamente los inconvenientes de aceptarse una mayor gradiente, no observan quienes la formulan que, en estos mismos instantes, el ferrocarril de línea angosta de Arica á La Paz tiene más del 5 y $\frac{1}{2}$ por ciento en un trayecto de la cordillera y que, como en el Estado de San Pablo (Brasil), van á ser salvados con locomotoras especiales como la Shay ú otras que suben mayores gradientes, sin los inconvenientes de los puentes que hacen imposible su uso en otras líneas; en todo caso será mayor gasto de carbón y agua, que para los concesionarios que tienen en abundancia, precisamente en los 33 km. de esa gradiente, no será perjudicial; pero lo que hay que tener más presente, bajo el interés del estado, es que siendo el mismo concesionario el constructor y explotador, la objeción carece de fuerza, puesto que los fletes y pasajes se pagan conforme á la cláusula 14 del contrato, por kilómetro recorrido y no por razón de gradiente.

En cuanto á las objeciones de eximir al contratista la construcción de una carretera que, hoy al hacerse la ruta por vía diversa de la de Huancabamba, no tiene razón de ser, ha sido salvada con la que ha convenido en construir entre un punto de la línea de la Oroya y la ciudad de Tarma; y aunque al haberse dado este año una ley para la construcción de una línea férrea entre la Oroya, Tarma y Puerto Werthemán, es ya innecesaria esta carretera que, podría con beneficio del país y con agrado del contratista, reemplazarse con un ferrocarril Decauville, de 40 km. en el istmo de Fízcarral, uniendo el Madre de Dios y el Ucayali. Sin embargo, vuestra comisión cree que, lo expuesto basta para dar una idea clara de los tres puntos que se han sometido á su dictámen.

Bajo el aspecto de la defensa territorial, ninguna línea tiene las ventajas del ferrocarril á Pucalpa. De este puerto hay menor distancia y menor navegación á las bocas de los ríos Napo y Putumayo que del

ferrocarril que terminase en Borja ó Meléndez.

El ferrocarril de Paita al Marañón, que está más cerca á los ríos Morona y Pastaza, está muy lejos de los ríos Abujao, Tamaya y Mishagua que son el paso á los varaderos para el Yuruá, Purús y Madre de Dios.

Ese ferrocarril al Marañón, es importantísimo y ya vendrá el momento en que la nación esté más fuerte, para llevar á cabo esa obra; pero en estos instantes en que nuestras cuestiones de límites con el Ecuador no están terminadas, sería poner en nuestra frontera del norte, una línea férrea que provocara la idea que fuera ella el lindero con el Ecuador. Su defensa sería costosísima, teniendo todo su flanco izquierdo, el no tener la línea, descubierta, en la extensión aproximada de 700 km. De otro lado, si tuviéramos desavenencias con cualquier país de mayor poder naval, el bloqueo de Paita entregaría ese ferrocarril sin resistencia y, con él, toda soberanía del Perú en el oriente que quedaría separada del auxilio recíproco de la capital de la república. Nada de eso acontece con el ferrocarril de Pucalpa, que por sí mismo es defendible, en todos sus flancos y extremos, sin que el bloqueo del Callao pudiera separarnos de nuestro oriente que, en ese caso, prestaría verdadero auxilio.

En orden á construcción de ferrocarriles militares, el Perú debe dar preferencia á líneas defendibles y defensivas. En ese plan, sin olvidar el aspecto comercial, la línea del Cerro á Pucalpa y la de Huancayo al Cuzco, son de necesidad inaplazable, el estado debía tomar la resolución de no distraer fondo alguno en otra línea, hasta concluir esas comunicaciones.

Hay otro punto más que examinar en este contrato.

¿La concesión para la construcción de este ferrocarril ha caducado ó nó?

La cláusula 8ª de este contrato señala para la presentación de los estudios preliminares, una fecha fijada del 25 de julio de 1908 y ese plazo, fué prorrogado por el Poder Ejecutivo, hasta el 31 de marzo de 1910. Dichos estudios fueron pre-

sentados el 10 de febrero del expresado año, antes del vencimiento de la referida prórroga, estudios que, en su caracter de preliminares, fueron aprobados por el Gobierno.

La facultad del Gobierno para conceder esa prórroga, está legalmente aceptada por las cláusulas 43 y 11 del contrato-ley. Por la primera de estas cláusulas, el Congreso ha comprendido todo el contrato dentro de las leyes de ferrocarriles de 9 de noviembre de 1893 y 30 de marzo de 1904, cuyas ejecuciones corren á cargo del Gobierno; y por la cláusula 11, "todos los plazos de este contrato, pueden ser prorrogados en caso de guerra ó fuerza mayor, entendiéndose prorrogados por todo el tiempo que dure la causa que impida la ejecución de los trabajos".

La crisis política del año 1908 y más que ella, la crisis mundial de ese año, han podido ser la causa de esas prórrogas; pero la circunstancia de que esas modificaciones se encuentren pendientes para su aprobación ó rechazo, ante una de las ramas del Poder Legislativo, nos hace considerar que este contrato no ha fenecido, y que por lo tanto, en el caso de aprobarse las modificaciones, dichos plazos, deberán ser determinados por el Poder Ejecutivo, precisándose todas las fechas de ese contrato.

Este contrato, como se tiene indicado, al no aceptarse las modificaciones, será imposible que se lleve adelante, pues antes de un desembolso de 40 millones, los contratistas preferirían la pérdida del depósito y la de los gastos de estudio, con daño para el país, que se veía privado de las grandes ventajas que le reportará la construcción de esta línea.

Por todo lo expuesto, vuestra comisión de Obras Públicas opina, porque aprobéis el proyecto venido en revisión de la honorable Cámara de Diputados, aceptando las modificaciones del contrato del ferrocarril al Ucayali.—Salvo mejor acuerdo.

Sala de la Comisión.

Lima, 4 de setiembre de 1911.

Juan E. Durand.

H. Cámara de Senadores
Comisión de Hacienda

Señor:

El proyecto venido en revisión de la H. Cámara de Diputados, modificando algunas de las cláusulas del contrato celebrado el 11 de abril de 1907 entre el Ejecutivo y don Alfredo Mac Cune, se refiere á diferencias respecto del ancho de la vía, respecto á la gradiente y también á la exoneración de construir un camino carretero á la confluencia de los ríos Paucartambo y Chanchamayo, pero manteniéndose siempre dentro del mismo plan económico que sirvió de fundamento al contrato:

No hay, pues, en concepto de vuestra Comisión de Hacienda, motivo para que ella informe sobre puntos de que debe tratar, como ya lo ha hecho, la H. Comisión de Obras Públicas.

Dése cuenta.—Sala de la Comisión.

Lima, diciembre 23 de 1911.

Nicanor M. Carmona.—*Severiano Bezada.*

FERROCARRIL AL UCAYALI.

MODIFICACIONES DEL CONTRATO

H. Cámara de Senadores
Comisión de Hacienda en minoría

Señor:

El suscrito deplora no estar de acuerdo con la opinión sustentada en el precedente dictamen por la mayoría de vuestra Comisión, respecto del proyecto modificadorio del contrato de construcción del ferrocarril al Ucayali, celebrado por el Gobierno con don Alfredo Mc Cune, y aprobado por resolución legislativa de 25 de octubre de 1907.

Los tres puntos que abarcan las modificaciones propuestas, tienden á afectar muy sensiblemente la parte

económica del contrato, y por lo tanto vuestra Comisión no podría excusarse, sin faltar á su deber, de abrir dictamen sobre ellos. No se trata, como se cree simple y llanamente de aceptar modificaciones que mantengan al contrato dentro del marco económico que le sirvió de fundamento; se trata, justamente, de algo de tanta consideración y trascendencia, que si se aceptase por el Congreso lo que se pide, variaría sustancialmente lo pactado, mejor dicho, constituiría un nuevo contrato muy distinto del vigente, desde que sus principales cláusulas, quedarían sin efecto, para ser sustituidas por otras, favorables en todo á los intereses del concesionario y profundamente dañosa á los del estado.

La reducción del ancho de la vía de un metro 44, á un metro, importará al contratista una fuerte reducción en los gastos de la obra, y un positivo perjuicio para el Gobierno, desde que se disminuye en casi una tercera parte el ancho de la línea, ó sea la capacidad para el tráfico. La exoneración de construir un camino carretero á la confluencia del Paucartambo y del Chanchamayo, además de que deja á esa importante y rica región montañosa, en el punible abandono en que actualmente se halla, aportará al concesionario un menor egreso que se calcula en cien mil libras. Finalmente el aumento de la gradiente hasta el cinco por ciento, en la sección Gollarisquizga á la desembocadura de la quebrada del Tusi, le implicará necesariamente una muy fuerte rebaja en los gastos de construcción, ocasionando al estado un mayor desembolso en la explotación de la línea.

Para intentar tales alteraciones en el contrato, no existe otro fundamento que las consideraciones alegadas por el concesionario, de que las cláusulas pactadas le son lesivas á sus intereses, y que la realización de la obra, caso de verificarla, le acarrearía una enorme pérdida.

Sin poner en duda tales aseveraciones, vuestra Comisión cree que ellas por si solas, no pueden bastar para modificar un contrato que ha

sido el resultado de estudios técnicos por parte del Gobierno y que el contratista ha debido tomar en cuenta antes de resolverse á la realización de la obra. Esas modificaciones sólo podrían tomarse en cuenta por el Congreso, si las razones expuestas por Mc. Cune quedaran justificadas en los nuevos y más detenidos estudios de los ingenieros que el Gobierno tuviera á bien comisionar al efecto. Sólo en este caso podría el poder legislativo volver á ocuparse de la obra de que se trata, pero no ya modificando la ley preexistente sino expidiendo una ú otra, estableciendo bases que conciliaran—los intereses del Estado y del contratista, y sacando la obra del ferrocarril al Ucayali á nueva licitación.

Muy funesto sería el precedente que se estableciera, si por meras afirmaciones se cediese á introducir en el contrato las alteraciones solicitadas por el contratista. Así, no habría jamás seguridad en la practicabilidad de las obras públicas que el Estado efectúa por licitación con empresas ó particulares. Bastaría para burlar los compromisos contraídos el hecho de que el contratista formulase análogas ó parecidas objeciones á las que en el del ferrocarril al Ucayali ha hecho Mc Cune, para que el contrato quedara sin efecto, y por lo tanto paralizada la ejecución de la obra, á la que, como en el presente caso pueden estar vinculados altos intereses nacionales.

No se oculta á la penetración del Senado lo dañoso que sería atender este género de solicitudes, que ceden únicamente en interés particular y en detrimento positivo del país, que el Congreso debe cautelar,

No necesita vuestra Comisión; extenderse en probar, con cálculos aritméticos la considerable suma en que quedarán reducidos los gastos del contratistas, si llegan á sacionarse las modificaciones propuestas. Basta enumerar éstas, para que el menos avisado pueda formarse cabal concepto de la gran diferencia que implican aquellas, respecto de las bases pactadas. El contratista mismo se encarga de comprobar esa economía, alegando que si no se aceptan

las alteraciones indicadas, no podría verificar la obra, sin sufrir serio quebranto en sus intereses. Este sólo hecho basta para estimar la entidad de las modificaciones, y lo que ellas pueden afectar á la obra del ferrocarril al Oriente.

Por lo demás, vuestra Comisión no cree que es el momento actual, el más á propósito para llevar á cabo obra de tanta magnitud, si se tiene en cuenta la angustiosa situación fiscal por la que atravesamos, con un presupuesto que arroja un déficit de importancia que es preciso saldar con fuertes empréstitos que el crédito nacional impone cumplir y con deudas del Estado que se van acumulando sin ser satisfechas. Lo mismo ocurre en la partida de instrucción, en la de ferrocarriles y en muchas disposiciones legislativas que votan sumas para la realización de obras públicas de reconocida urgencia. No argüiré que el presente año el Gobierno no vá hacer desembolso alguno, pero en cambio, por ese solo hecho no desaparece la obligación de pagar al contratista la parte de la línea que pueda entregar á fin de año y la enorme responsabilidad que gravitará sobre el erario con el importe de veinte millones de soles á que asciende el valor de la línea.

Por otra parte, el Perú se halla actualmente amenazado de graves conflictos en el orden externo: una nube negra se cierne en el horizonte internacional, y la previsión aconseja no comprometer la única fuente de recursos con que cuenta el país en obras del aliento de la que nos ocupa imposibilitando la consecución de recursos para la defensa nacional, en el caso probable de un conflicto armado.

Vuestra Comisión de Hacienda en minoría, en vista de las anteriores consideraciones, sin dejar de reconocer la vital importancia de la obra del ferrocarril al Ucayali, en orden á los intereses comerciales y políticos del país, es de sentir que dispongáis se aplaze el proyecto á que este dictamen se refiere, hasta la próxima legislatura ordinaria, en que podrían quedar salvadas las dificultades y deficiencias expuestas

que hacen por hoy inoportuna su sanción.

Dése cuenta.—Sala de la Comisión.

Lima, 5 de enero de 1912.

Esteban Santa María.

Resolución legislativa No. 718

FERROCARRIL AL UCAYALI

Lima, 25 de octubre de 1907.

Excmo. señor:

El Congreso, en mérito de las declaraciones hechas por el señor Ministro de Fomento á nombre del Supremo Gobierno, ha resuelto autorizar el contrato celebrado entre dicho señor Ministro y don Alfredo Mc Cune en 11 de abril del presente año y aprobado por el Presidente de la República, por decreto del día 12 del mismo mes, conforme á las siguientes cláusulas:

1^a—El concesionario construirá una línea de un ancho igual al que tiene la existente entre la Oroya y el Cerro de Pasco, la cual, partiendo de este ferrocarril, irá á terminar en un punto del río Ucayali que sea navegable en toda época del año por embarcaciones á vapor que tengan cuando menos cinco pies de calado.

2^a—Construirá también otra línea de igual ancho de la anterior, que arrancando del mismo punto de partida de la línea al Ucayali, descienda á la costa, hasta terminar en un punto de ésta situado entre las bahías de Ancón y Vegueta, comprendidas ambas.

3^a—Edificará malecones y muelles para el cómodo embarque y desembarque en los puntos terminales de las dos líneas, ó sea: en la costa del Pacífico y en el extremo del ferrocarril en la margen izquierda del Ucayali, los que no gozarán de exclusiva y deberán siempre conservarse en perfecto estado de servicio. Las tarifas que se cobren se

figurarán de común acuerdo entre el gobierno y el concesionario.

4^a—Implantaré líneas telegráficas, telefónicas é inalámbricas, las primeras al lado de los ferrocarriles antes expresados, y todas serán dotadas del material más perfecto que hoy se conoce, siendo entendido que solo se podrán usar para el servicio privado de los ferrocarriles del estado.

5^a—El Gobierno del Perú subvencionará la construcción de las dos indicadas líneas férreas en la forma siguiente: para la que se construya hacia el río Ucayali, entregará al concesionario dos millones de libras esterlinas en bonos, por su valor nominal, en armadas semestrales, y en proporción al número de kilómetros concluidos en el respectivo semestre y en condición de entregarse al tráfico público, bastando para que así se considere el pedido que haga el concesionario al Gobierno solicitando su entrega al tráfico, acompañado del informe que presente el ingeniero inspector designado por el gobierno. El pago de la última armada se hará cuando el ferrocarril llegue al Ucayali.

Para la línea férrea que se dirija á la costa, el Gobierno del Perú entregará al concesionario, también en bonos, valor nominal, mil quinientas libras por cada kilómetro, y esa entrega se hará también en armadas semestrales y en proporción al total de kilómetros concluidos. Esta segunda subvención se daría hasta la cantidad de cuatrocientos setenta y cinco mil libras, porque ella en ningún caso sobrepasaría de esta suma.

6^a—Las dos líneas á que este contrato se refiere las explotará el concesionario durante el término de 45 años, sin sujetarse á ningún gravámen. Vencido este plazo, ambas líneas pasarán á ser propiedad del gobierno del Perú; pero si el concesionario reembolsara al gobierno los dos millones de libras y las demás cantidades recibidas como subvención dentro de dicho plazo de 25 años contados desde la fecha en que se haga el depósito de que trata la cláusula siguiente, dicho concesionario hará suyas las dos líneas que por ese medio puede

adquirir para sí, pasando á ser de su propiedad desde el momento en que reembolsase las indicadas sumas y se le otorgue por el gobierno la escritura de adjudicación y cancelación respectiva.

7^a—En garantía del cumplimiento del contrato, el concesionario se compromete á hacer un depósito de veinte mil libras de oro sellado ó su equivalente en bonos de la deuda interna del Perú, el cual le será devuelto cuando estén terminadas y en explotación las dos líneas á que éste contrato se refiere. Dicho depósito deberá constituirse antes del 25 de julio próximo.

8^a—Dentro de un año, que principiará á contarse desde el 25 de julio de 1907, el concesionario presentará al gobierno los estudios preliminares de la línea al Ucayali, en los que constará la extensión total en kilómetros, la gradiente máxima y el punto terminal en el Ucayali, que habrá de reunir las condiciones fijadas en la cláusula primera; y dentro del plazo señalado para la construcción de la misma línea irá presentando, por secciones, los planos definitivos, debiendo el gobierno hacer, dentro de los treinta días siguientes á la presentación de los planos las observaciones que tuviere por conveniente. Estos se considerarán aprobados si trascurriera el término indicado sin que aquellas se hubiesen formulado.

Los estudios preliminares de la línea á la costa se presentarán dentro de los tres últimos años, estipulados para la construcción de la línea al Ucayali, y los planos definitivos, dentro del plazo fijado para su terminación, observándose las mismas condiciones establecidas para los de la otra línea.

La línea al Ucayali quedará concluida antes del mes de agosto de 1913, debiendo los trabajos comenzar en el mes de agosto de 1908, cuando más tarde. La otra línea, á la costa, quedará terminada antes del mes de agosto de 1916.

9^a—Si de los planos preliminares presentados quedara comprobada la practicabilidad de la línea, hasta aguas navegables del Ucayali, por una ruta que no sea la del Perené, el concesionario se obliga, en este caso, y en el término de un año

contados desde la fecha en que esté concluida la línea al Ucayali, á construir un camino carretero de tráfico libre que una un punto de esta línea con el de la confluencia de los ríos Paucartambo y Chanchamayo.

10^a—En el caso de no terminarse cualquiera de las dos líneas en los plazos indicados para cada una, y pasado el término de seis meses, el gobierno del Perú podrá á su elección, ó tomar en propiedad la parte hecha de la línea inconclusa ó exigir la devolución de las cantidades entregadas para su construcción, más los intereses pagados por dichas cantidades, y en ambos casos perderá el concesionario la suma depositada.

Si el concesionario después de haber concluido la línea al Ucayali, no terminara en su plazo la línea á la costa, entonces el Gobierno podrá ejercer, solo respecto á dicha línea á la costa, cualquiera de los dos derechos antes indicados. En este caso el concesionario perdería el depósito constituido; pero conservaría la línea terminada hasta el Ucayali y el contrato quedaría vigente en todas sus demás estipulaciones respecto de la misma.

11^a—Los plazos fijados en la cláusula 8^a no correrán en los casos de guerra ó fuerza mayor y se entenderán prorrogados por todo el tiempo que dure la causa que impida la ejecución de los trabajos.

12^a—La línea será construída con el ancho de un metro 44 centímetros; su gradiente máxima no excederá de 4%; los rieles serán de un peso no menor de 60 libras por yarda; los durmientes serán de la mejor madera, de 6' x 7" y en número de 2,600 por milla, cuando menos; el material rodante será de primera clase, y comprenderá carros de 1^a, de 2^a y carros dormitorios para pasajeros, carros techados para el ganado y la carga que pueda sufrir daños hallándose á la intemperie, y abiertos para los demás artículos.

13^a—El servicio de pasajeros se hará al principio en trenes mixtos, corriendo uno semanal, por lo menos, entre los puntos extremos y aumentándose en proporción á las necesidades del tráfico. Este no podrá suspenderse salvo casos de

fuerza mayor, y si se suspendiera totalmente, por voluntad del concesionario, el Gobierno obligará á éste á que lo restablezca, sin perjuicio de las penas que tenga por conveniente imponerle.

14^a—El servicio de carga y pasajeros se hará con sujeción á la siguiente tarifa:

PASAJEROS			
	1 ^a clase—Por kilómetro	Lp.	0.0.06
	2 ^a "	"	0.0.03
CARGA			
	1 ^a clase—Por kilómetro	Lp.	0.0.15 por cada mil kilos
	2 ^a "	"	0.0.10
	3 ^a "	"	0.0.08
	4 ^a "	"	0.0.06
	5 ^a "	"	0.0.04

La clasificación de la carga, los fletes específicos, especiales y convencionales y la tarifa de equipajes, será acordada entre el Supremo Gobierno y el concesionario, tomándose por base la siguiente:

Se tendrá por carga de primera clase, todos los artículos de importación extranjera; de segunda, los artículos de industria nacional que se transporten á las regiones que atraviesen los ferrocarriles de que trata este contrato; de tercera, las gomas, las matas de cobre y los minerales de alta ley, de cualquiera clase que sean; de cuarta, los minerales en bruto de baja ley y toda clase de maquinarias, siempre que no estén en piezas de más de 460 kilos; y finalmente, entrarán en la quinta clase, todo el material de ferrocarriles, el material de guerra,

siempre que no se halle en el mismo caso de exceder las piezas del peso de 460 kilos, el carbón, petróleo y todos los productos de la agricultura y ganadería que se produzcan en las regiones que recorran los ferrocarriles. La ley alta ó baja de los minerales se determinará de conformidad con las disposiciones que dicte el Ministerio de Fomento.

Las tarifas se revisarán cada 5 años y se modificarán de común acuerdo entre el Gobierno y el concesionario.

15^a—En caso de que el concesionario adquiera las líneas materia de este contrato, queda desde ahora convenido que no podrá cobrar tarifas más altas de las que estén en vigencia en la época en que devuelva el Gobierno las cantidades de que se habla en la cláusula 6^a. Queda así mismo pactado que el concesionario gestionará de la Cerro de Pasco Raylway Company que ella cobre un flete igual al aquí estipulado por toda la carga que pase por su línea y que provenga de cualquiera línea del Gobierno del Perú, de las que tiene en explotación la Peruvian Corporation y de las dos á que se refiere este contrato.

16^a—El concesionario se compromete á conducir toda la carga que se quiera llevar por sus líneas con la debida prontitud y á cumplir con las disposiciones que de un modo general dicte el Gobierno al respecto. Para este efecto y todos los demás que se relacionen con este contrato, el concesionario tendrá siempre en Lima un representante debidamente autorizado, para que esté en condición de tratar con el Gobierno en los casos necesarios.

17^a—El concesionario se obliga á consentir que el Gobierno coloque 4 conductores sobre los postes de sus líneas telegráficas, sin que ellos estorben el uso natural de dichas líneas; siendo entendido que la colocación y renovación de los referidos conductores será por cuenta del Gobierno y la conservación de cuenta del concesionario.

18^a—En las líneas férreas á que éste contrato se refiere y en los ramales de ellas que construya el concesionario, tendrán una rebaja

de 50% sobre las tarifas que cobre al público: los empleados públicos que viajen en comisión de servicio debidamente acreditados, y las tropas, caballada y material de guerra y demás carga del Estado. Dicha rebaja nunca podrá ser tal que represente pérdida para el concesionario, cuando ella rije para tarifas menores que las pactadas en este contrato.

Tendrán pase libre el Presidente de la República, los Ministros de Estado, el Director de Obras Públicas, los Ingenieros Inspectores de las líneas, los Prefectos y Sub-prefectos de las circunscripciones territoriales que recorre la línea, los agentes de policía uniformados que viajen en comisión de servicio con la constancia de la respectiva autoridad política, los empleados del correo y telégrafo en servicio, las balijas de correspondencias, así como las herramientas y materiales para la reparación de las líneas telegráficas y telefónicas del Estado.

En todo caso el servicio de la carga del Estado y el transporte de tropas es preferente á todo otro tráfico.

19^a—El Gobierno proporcionará gratuitamente al concesionario todos los terrenos fiscales y municipales que se necesiten para la construcción de los dos ferrocarriles y sus dependencias; tomará á su cargo por cuenta del concesionario el efectuar las expropiaciones de los terrenos necesarios; y garantizará la construcción de dichos ferrocarriles sin interrupciones provenientes de esta causa.

20^a—El concesionario gozará durante el plazo de 25 años de la exención de todo derecho fiscal ó municipal, por los materiales que introduzca para la construcción, equipo é instalación y conservación de las líneas férreas; del que importe para la explotación de ellas ó sea del material fijo y rodante y sus repuestos; el destinado á las instalaciones inalámbricas, telegráficas y telefónicas; los puentes y muelles metálicos y los aparatos y materiales absolutamente indispensables que se internen por los puertos de la República para la indicada construcción, explotación y conservación de las líneas férreas, telegráfi-

cas y telefónicas. Esta concesión se extenderá no sólo á lo que dispone la ley especial de 9 de noviembre de 1893, sino también á los beneficios que leyes posteriores pudieran acordar sobre lo que hoy existe.

21^a—El concesionario gozará igualmente, durante el tiempo de la construcción de las líneas, de los privilegios y rebajas que por las leyes y contratos con las empresas de ferrocarriles, vapores y muelles, correspondan al Estado.

22^a—Gozará, así mismo, de la facultad de adquirir las aguas libres en la cantidad que necesite para destinarla al uso de los ferrocarriles, ó para aprovecharla como fuerza motriz, ó para emplearlas en cualquier otro servicio ó industria referente al expresado uso.

23^a—El concesionario podrá tomar de los bosques toda la madera que necesite para la construcción de los ferrocarriles, pudiendo también emplearla para la construcción de puentes que serán reemplazados con otros de acero, que satisfagan las necesidades del tráfico dos años después de vencidos los plazos que se fijan para la terminación de los ferrocarriles.

24^a—El concesionario gozará de privilegio durante el período de 25 años, para que en este tiempo no se pueda construir otra línea dentro de una zona de 75 kilómetros de ancho á cada lado de la línea en la región montañosa, y de 25 kilómetros en la región de la costa.

25^a—El concesionario tendrá derecho de preferencia para construir ramales que se deriven de las dos líneas á que este contrato se refiere; pero si una tercera persona quisiera construirlo, hará uso de dicha preferencia de acuerdo con lo estipulado en la citada ley de 1893; y en esos ramales ó prolongaciones regirán las mismas tarifas fijadas en la cláusula 14^a.

Asimismo tendrá facultad y derecho preferente para construir una línea, q' partiendo del punto terminal de la costa del Pacífico, siempre que este no sea el puerto de Huacho ú otro situado á menos de diez kilómetros de éste, una dicho punto terminal con la ciudad de Lima. Esta línea gozará de las mismas

franquicias indicadas anteriormente, excepto la subvención, porque ella sería construída por el concesionario con sus fondos propios.

26^a—El Supremo Gobierno cederá al concesionario la propiedad de doscientos metros de terreno de libre disposición á cada lado de la línea que construya y además tres mil hectáreas de terreno de montaña que también sea de libre disposición por cada kilómetro que construya en la línea del Ucayali. El concesionario señalará las márgenes de los ríos ó lugares comprendidos en la región que dicho ferrocarril atraviese, ó cualesquiera otros terrenos de montaña que igualmente sean de libre disposición y que desée que se le concedan, los que se dividirán en lotes de diez mil hectáreas cada uno, separados por distancias no menores de cinco kilómetros. La entrega de los terrenos designados se efectuará cuando el ferrocarril al Ucayali llegue á su término; pero la designación de ellos la hará el concesionario cuando lo juzgue oportuno y estará obligado á ponerlos en explotación dentro del plazo de veinticinco años, de que habla la cláusula 6^a, procurando, en cuanto fuere posible, el establecimiento de colonias en esos terrenos, con sujeción á las leyes respectivas.

27^a—El concesionario tendrá facultad de hacer el comercio de importación y exportación y el servicio de cabotaje en buques propios en los puertos y ríos peruanos de la hoya del Amazonas y de sus afluentes.

28^a—Por cada vapor de 500 toneladas que el concesionario ponga en servicio permanente y sujeto á itinerarios fijos, se les concederá dos mil hectáreas de terrenos de montaña, y este número se aumentará proporcionalmente si los vapores fueran de un mayor tonelaje. Esta concesión sólo podrá aprovecharse por el concesionario durante los diez primeros años de ella á partir de la fecha en que se otorgue, y dichos vapores, en cualquier tiempo, en caso de guerra, estarán á disposición del Gobierno que podrá tomarlos á su servicio pagando el flete correspondiente.

29^a—El pago de la subvención de bonos, á que se refiere la cláusula 5^a lo hará el Gobierno del Perú emitiendo dichos bonos de un tipo ó valor igual, que nunca será menor de doscientas libras (Lp. 200) hasta completar el importe de las referidas subvenciones. Los bonos cuyo texto se acordará entre el Supremo Gobierno y el concesionario, serán redactados en inglés y castellano, para que puedan ser fácilmente colocados en los diversos mercados extranjeros.

30^a—Dichos bonos ganarán el 6% de interés anual, y tendrán un servicio de amortización de 1% al año, devengarán intereses desde el día de su entrega al concesionario; y el servicio de esos intereses se hará semestralmente, el 1^o de enero y el 1^o de julio, de cada año.

La primera amortización se hará á los tres años de la primera entrega semestral de bonos y ella comprenderá el total de éstos entregados hasta el día en que tenga lugar. Las posteriores amortizaciones comprenderán todos los bonos existentes. Esa amortización se efectuará por sorteo y á la par, dentro de los tres primeros meses de cada año, contados desde el 1.^o de enero ó 1.^o de julio, según que una ú otra fecha haya sido la de la primera amortización, haciéndose el pago de los bonos sorteados al vencimiento del cupón más próximo, que será pagado al mismo tiempo.

31^a—Los bonos los recibirá el concesionario á la par y el servicio de intereses y amortización se garantizará, conforme á la ley de 16 de noviembre de 1906, con la venta del tabaco que administrará á elección del concesionario una compañía nacional, sepecial, constituida en esta ciudad, que se formará con tal objeto sobre bases no menos favorables que las que rigen actualmente en la Compañía Nacional de Recaudación, conforme á lo dispuesto en dicha ley, ó esta misma Compañía que conservaría la recaudación hasta que se indique, con seis días de anticipación, que vá á formarse la compañía especial. En cualquiera de los dos casos, el concesionario ó los tenedores de bo-

nos, si la mayor parte de estos se hubieran colocado, tendrán dos personeros que formarán parte integrante del directorio de la compañía que administre la renta del tabaco, ya sea la Compañía Nacional de Recaudación ó la especial que se forme, con los derechos propios de todos los directores y los especiales de que todo lo que se refiere á la administración de recaudación de la renta de tabacos deberá hacerse con su intervención.

32ª—La compañía encargada de la administración de dicha renta entregará á la institución de crédito que indique el concesionario, y con dos meses de anticipación las sumas necesarias para hacer puntualmente los servicios de intereses y amortización; y si los fondos que administrara fueran insuficientes por cualquiera circunstancia para hacer íntegramente dicho servicio, el déficit que hubiera se llenará con los demás fondos fiscales.

33ª—Mientras los bonos que se emitan no hayan sido amortizados, se conservará el impuesto que grava el consumo de tabacos, con tarifas no inferiores á las actuales.

34ª—En cualquier tiempo antes de estar concluida la línea al Ucayali, tendrá derecho el Gobierno del Perú para recojer los bonos que emita para la construcción de las dos líneas antes mencionadas entregando en efectivo el valor nominal y los intereses devengados hasta el día del pago.

35ª—Además de la garantía especial de la renta del tabaco, los bonos que se emitan para pagar las subvenciones del Estado, tendrán la garantía general de las rentas de la República, salvo las que por la ley expresas se encontraran afectadas á determinados servicios y tendrán asimismo la hipoteca especial de los ferrocarriles que construya el concesionario.

36ª—Los bonos, sus intereses y amortizaciones, como también este contrato, serán libres de toda clase de impuestos y contribuciones existentes ó por crearse en el Perú.

37ª—Este contrato sustituye á la concesión que se otorgó al concesionario por escritura de 4 de setiembre de 1903; y el depósito que para garantizarla constituyó en la

Caja Fiscal el 14 de agosto de dicho año, se tendrá como parte del que debe hacer según la cláusula 7ª comprendiéndose en esta concesión los derechos que adquirió en el inciso 2 de la cláusula 1ª de la citada, de 4 de setiembre de 1903.

38ª—El concesionario tiene la facultad de transferir los derechos y obligaciones derivados de la presente concesión á otra ú otras personas, ó á una sociedad ó compañía, y se tendrán á éstas por sustituidas en dichas obligaciones y derechos desde que el Gobierno del Perú preste su aprobación á la transferencia que se trate de realizar, quedando establecido que dicha aceptación no podrá nunca ser causa de alteración ó modificaciones en las estipulaciones del contrato.

39ª—Para facilitar los efectos de lo que establece respecto á estudios y planos y construcción de las líneas, en la cláusula 5ª y 8ª, el Supremo Gobierno, si lo tiene á bien podrá designar uno ó más ingenieros que acompañen á las comisiones de ingenieros del concesionario, durante todo el tiempo que duren los trabajos.

40ª—Si el Supremo Gobierno resolviera construir líneas ó ramales que puedan empalmar con las líneas del concesionario, éste estará obligado á poner en explotación dichas prolongaciones, si el Gobierno lo solicitara, con la obligación de suministrar el material rodante necesario, de conformidad con las disposiciones administrativas que rigen sobre el particular, y se celebrará el contrato respectivo para la explotación de la prolongación ó ramal, en el cual se señalará la participación de los derechos que correspondan al Gobierno.

41ª—Esta concesión está sujeta á las leyes y resoluciones vigentes en materia de ferrocarriles y á las que se dicten en lo futuro por el Poder Legislativo ó la administración, siempre que sean de carácter general.

42ª—Las divergencias que resulten en la interpretación de este contrato ó en su cumplimiento, serán resueltas por las leyes y tribunales del Perú, y el concesionario renuncia en forma expresa, definitiva é

irrevocable á toda gestión oficial ú oficiosa que representantes diplomáticos ó consulares extranjeros intentasen á su favor.

43º—El Supremo Gobierno para dar cumplimiento á las obligaciones que contrae con el concesionario, solicitará en la próxima legislatura la autorización necesaria para comprender este contrato dentro de las leyes de 9 de noviembre de 1893 y 30 de marzo de 1904, relativas á la construcción de ferrocarriles.

Lo comunicamos á V. E. para su conocimiento y demás fines.

Dios guarde á V. E.

M. C. BARRIOS, Presidente del Senado.

JUAN PARDO, Diputado Presidente

D. Matto, Secretario del Senado.

Mario Sosa, Diputado Secretario.

Al Excmo. señor Presidente de la República.

Lima, 26 de diciembre de 1912.

Cúmplase, regístrese y publíquese.

Rúbrica de S. E.

Vidalón.

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

Por cuanto el Congreso ha dado la ley siguiente.

El Congreso de la República Peruana;

Ha dado la ley siguiente:

Art. 1º Autorízase al Poder Ejecutivo para otorgar las siguientes concesiones á las empresas que se propongan construir y explotar por su cuenta ferrocarriles de tracción mecánica en la República.

1.º) El derecho de explotación por el tiempo que se juzgue conveniente, pudiendo concederse la pro-

piedad de las líneas á perpetuidad si fuere indispensable;

2.º) El privilegio ó exclusiva hasta por treinta años;

3.º) La exoneración de derechos fiscales por el tiempo del privilegio á los durmientes, rieles, locomotoras, tanques, coches y carros diversos para ferrocarriles; clavos y tornillos apropiados para los mismos, postes y alambres telegráficos, puentes metálicos y aparatos y materiales *no menudos* y absolutamente indispensables que se introduzcan por los puertos de la República para la construcción y conservación de las vías férreas.

Art. 2º Podrá concederse á los constructores de ferrocarriles el uso de los terrenos del Estado por donde pase la línea férrea, en una extensión máxima de doscientos metros á cada lado del eje, exceptuando los que el Estado quisiera destinar á las construcciones fiscales, así como los que fuesen necesarios para el cruzamiento de otras vías ó para establecimiento de obras de utilidad pública.

Art. 3º Para los efectos de la ley, declárase de utilidad pública la construcción de ferrocarriles, y el Ejecutivo prestará á las empresas las facilidades indispensables á la expropiación.

Art. 4º El plazo para la construcción de ferrocarriles será de dos años máximo para los primeros veinte kilómetros ó para el total si la longitud fuese menor, añadiendo seis meses sobre el primer plazo por cada diez kilómetros ó fracción de esta extensión, sino hubiese el completo de ella.

Art. 5º Cesará el privilegio si en cualquiera época no se ha construído la mitad de lo que determina el artículo anterior, ó si duplicados esos plazos no se hubiese construído el total de la línea.

Art. 6º Los empresarios de ferrocarriles tendrán derecho de preferencia para la prolongación de las líneas y para la construcción de ramales, otorgando una garantía doble de la que pueda exigirse á cualquier otro proponente y corriendo en todos los plazos y demás condiciones establecidas para una vía nueva.

Art. 7º Se estipularán fianzas

saneadas que respondan al fiel cumplimiento de los contratos que se celebren, y el monto de ellas y el de las multas que se fijen por inejecución de las líneas ó cualquiera otra causa, será proporcional á la magnitud é importancia de las obras.

Art. 8º Las vías férreas construídas al amparo de esta ley, podrán ser expropiadas por el Gobierno conforme á las leyes.

Art. 9º Las precedentes concesiones se otorgarán en todo ó en parte, como mejor convenga á los intereses de la República, debiendo el Gobierno sujetarse en todo lo demás á las disposiciones legales y á los reglamentos de la materia que son de estricto cumplimiento para las empresas de ferrocarriles.

Comuníquese al Poder Ejecutivo, para que disponga lo necesario á su cumplimiento.

Dada en la sala de sesiones del Congreso, en Lima á los 25 días de octubre de 1893.

F. ROSAS, Presidente del Senado.

MARIANO NICOLÁS VALCÁRCEL, Presidente de la Cámara de Diputados.

Leonidos Cárdenas, Senador Secretario.

Federico Luna y Peralta, Secretario de la H. Cámara de Diputados.

Excmo. señor Presidente Constitucional de la República.

Por tanto: mando se imprima, publique y circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en la casa de Gobierno en Lima, á nueve de noviembre de mil ochocientos noventa y tres.

REMIGIO MORALES BERMUDEZ.

Alfredo Gastón.

Resolución Legislativa
Núm. 1086

Nuevos ferrocarriles

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

Por cuanto el Congreso ha dado la ley siguiente:

El Congreso de la República Peruana;

Ha dado la ley siguiente:

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

a) De la Oroya á Jauja y Huancayo;

b) De Sicuani al Cuzco;

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

Art. 2º Si para el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo anterior, no logra el Gobierno celebrar ningún contrato que permita construir todos los ferrocarriles propuestos en dicho artículo, obligándose el estado sólo al servicio de los capitales que en ellos se invierta, se procederá únicamente á la construcción de la línea á la región fluvial dedicándose á ésta el producto íntegro de la renta señalada.

Art. 3º El Poder Ejecutivo llevará á cabo la construcción de estas líneas en alguna de las formas siguientes:

a) Concediendo la construcción y explotación, por noventa y nueve años, con garantía del estado, durante veinte años, del seis por ciento sobre el capital invertido ó pagando una anualidad fija, hasta veinte años, que represente el 5 por ciento del costo de la obra;

b) Contratando su construcción y concediendo la propiedad perpétua de las líneas y contribuyendo el estado con una subvención, por una sola vez, hasta mil quinientas libras por kilómetro, sin que el Gobierno se obligue, en ningún caso, á pagar anualmente

una suma total mayor de las cantidades señaladas en el artículo cuarto para la ejecución de esta ley;

c) Contratando la construcción por cuenta del Gobierno y cuyo precio pagará éste en efectivo, por anualidades, dentro de los límites de la renta, afecta á la ejecución de la presente ley;

d) Ejecutando las obras por administración ó en la forma indicada por el artículo quinto.

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

En 1904, cien mil libras; en 1905, ciento cincuenta mil, en 1906, y en lo sucesivo, doscientas mil libras; que se separarán del producto de la renta del tabaco, la que quedará íntegramente afecta á este servicio.

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

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

Art. 7.º El capital de la compañía sólo podrá invertirse en la construcción de ferrocarriles contratados.

Art. 8.º Invertido el cincuenta por ciento del capital social, la compañía podrá emitir, dentro ó fuera del país, obligaciones al portador, hasta por la suma á que asciende el presupuesto de las obras, aprobado por el Gobierno.

Art. 9.º Los bonos que emita la compañía tendrán las siguientes garantías:

a) Las sumas con que el Gobierno se obligue á concurrir á la construcción de estas obras;

b) Las líneas que se construyan y sus productos;

c) El capital social de la compañía.

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

Art. 11. Las obligaciones de la compañía no se emitirán á tipo

menor del 90 por ciento, y su servicio no será mayor del ocho por ciento, por intereses y amortización.

Art. 12. El estado se reserva la facultad de liquidar, administrativamente, la compañía constructora, en los siguientes casos:

a) Si sobreviene dificultades en el funcionamiento de la compañía, que paraliquen ó retarden los trabajos;

b) Si se presentan propuestas para la ejecución de las obras, en condiciones notablemente más favorables para el estado.

Art. 13. Decretada administrativamente por el Gobierno la liquidación de la compañía, y efectuada ésta, le devolverá al contado, por toda indemnización, la parte de su capital social invertido más una prima de veinte por ciento sobre dicho capital, en el caso del inciso a y del cincuenta por ciento en el caso del inciso b.

Sólo podrá acordarse la prima á que se refiere el inciso a, cuando las dificultades á que dicho inciso se refiere, no sean imputables á la compañía.

Art. 14. El Poder Ejecutivo hará practicar los estudios y presupuestos de la obra, dentro del más breve plazo, y con cargo á los fondos votados en la presente ley, para su ejecución.

Art. 15. El Poder Ejecutivo procederá á hacer los estudios y presupuestos de las líneas siguientes:

a) De Huancayo al Cuzco;

b) De un punto de la costa comprendido entre Salaverry y Paita, á un punto navegable á vapor en todo el año, en el Marañón ó en uno de sus afluentes;

c) De un punto del ferrocarril á Juliaca á un punto navegable de uno de nuestros ríos del sur.

Art. 16. Autorízase así mismo al Poder Ejecutivo, para que contrate la construcción de un ferrocarril del puerto de Paita al río Marañón, pasado el pongo de Manseriche, pudiendo otorgar al concesionario, las minas, los gomales y terrenos que creyese convenientes y sin afectar las sumas destinadas por esta ley para la construcción de las líneas férreas en ella indicadas.

Art. 17. Las concesiones que se otorguen con arreglo á las disposiciones de la presente ley, no podrán transferirse sin previa autorización del Ejecutivo. En caso de infringirse esta disposición, el Gobierno declarará canceladas de hecho las comprendidas en los incisos *a, b y c* del artículo 3.º y hará la liquidación de que se ocupa el artículo 12 sin las indemnizaciones prescritas en el artículo 13.

Comuníquese al Poder Ejecutivo, para que disponga lo necesario á su cumplimiento.

Dada en la sala de sesiones del Congreso, en Lima, á los 16 días del mes de marzo de 1904.

ANTERO ASPÍLLAGA, Presidente del Senado.

NICANOR ALVAREZ CALDERÓN, Diputado Presidente.

Severiano Bezada, Secretario del Senado.

Ernesto L. Ruez, Diputado Secretario.

Excmo. señor Presidente de la República.

Por tanto: mando se imprima, publique y circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en la casa de Gobierno, en Lima, á los 30 días del mes de marzo de 1904.

M. CANDAMO.

Manuel C. Barrios.

H. Cámara de Senadores
Comisión de Obras Públicas

Señor:

Vuestra comisión ha estudiado con el mayor detenimiento el proyecto de modificaciones del contrato celebrado con don Alfredo Mac Cune, para la construcción del ferrocarril al Ucayali; y en vista de las razones expuestas en el dictamen precedente, de 4 de setiembre anterior, se adhiere á las conclusiones de dicho dictamen.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión, Lima, 29 de diciembre de 1911.

Manuel N. Umeres.

H. Cámara de Senadores
Comisión de Hacienda

Señor:

El proyecto venido en revisión de la H. Cámara de Diputados modificando algunas de las cláusulas del contrato celebrado en 11 de abril de 1907 entre el Ejecutivo y don Alfredo Mac Cune, se refiere á diferencias respecto del ancho de la vía, respecto á la gradiente y también á la exoneración de construir un camino carretero á la confluencia de los ríos Faucartambo y Chanchamayo, pero manteniéndose siempre dentro del mismo plan económico que sirvió de fundamento al contrato.

No hay, pues, en concepto de vuestra Comisión de Hacienda, motivo para que ella informe sobre puntos de que debe tratar, como ya lo ha hecho, la H. Comisión de Obras Públicas.

Dése cuenta.—Sala de la Comisión.

Lima, diciembre 23 de 1911.

Nicanor M. Carmona—Severiano Bezada.

El señor VILLAREAL.—Excmo. señor: Yo considero que vamos á perder todo el tiempo en leer el expediente que ya todos conocemos y que ha sido publicado en folletos; creo que ya podríamos entrar á la discusión del asunto. Yo pido que se consulte á la Cámara si entramos á la discusión, porque vamos á perder quizá dos días en leer un expediente que todos conocemos perfectamente.

El señor PRESIDENTE.—Efectivamente ha sido publicado y repartido á todos los señores representantes. Voy á consultar su pedido.

—Consultada la H. Cámara, aprobó el pedido.

El señor PRESIDENTE.—Se pone en discusión el artículo 1º y con el todo el proyecto de contrato.

El señor MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES.—Excmo. señor: Pido la palabra. Pero para hacer uso de ella, suplico á V. E. se sirva pasar á sesión secreta.

—El señor PRESIDENTE.— Se pasará á sesión secreta.

Reabierta la sesión pública, se levantó la sesión por ser la hora avanzada.

Eran las 7 y 20 p. m.

Por la Redacción.

CARLOS CONCHA.

13ª Sesión del jueves 15 de febrero de 1912

Presidencia del H. señor Tovar.

Abierta la sesión con asistencia de los HH. señores Senadores: Barrios, Bernal, Bezada, Canavato, Capelo, Carmona, Cornejo, Durand, Ego-Aguirre, Fernandez Dávila, Florez, Irigoyen, La Torre, Lannatta, León, Lugo, Mackehenie, Marquina, Medina, Muñoz, Pinto, Pizarro, Quevedo, Revilla, Solar, Schreiber, Seminario, Serrano, Umeres, Valencia Pacheco, Villanueva, Villareal, Vivanco, Ward; Echeñique y Rojas Loayza, Secretarios, fué leída y aprobada el acta de la anterior.

Se dió cuenta de los siguientes documentos:

OFICIOS

De los señores Secretarios de la H. Cámara de Diputados comunicando que esa H. Cámara ha acordado tomar como redacción el texto del proyecto aprobado por esa H. Cámara, por el que se modifican los términos y plazos señalados en la ley N° 1072, sobre elecciones municipales.

A sus antecedentes.

Del H. señor Cabrera, solicitando licencia por veinte días.

A la orden del día.

SOLICITUDES

De algunos vecinos de Juli, de la provincia de Chucuito en el departamento de Puno, pidiendo se ordene por cable el desarmamentamiento de los individuos detenidos con el nombre de Guardia Nacional, así como la devolución de las especies extraídas y que haya sanción para los abusos que denuncian.

De doña Tomasa Maita viuda de Andrés Maita y Justo Velasquez, ambos del distrito de Pomata, denunciando los abusos de que son víctimas de parte de las autoridades de la localidad.

A la Comisión Pro-indígena ambas solicitudes.

PEDIDOS

El señor CAPELO.—Ayer se ha puesto en mi conocimiento la contestación del señor Ministro de Gobierno al pedido que hice sobre la prisión del señor Ferro y otros caballeros en el norte de la República, y el pretendido juicio militar á que han sido sometidos.

Dice el señor Ministro: (leyó)

Como se vé, no hay ningún delito que imputarle al señor Ferro, porque supongo que el señor Ministro de Gobierno no considerará como delito que un amigo del señor Ferro se haya apresurado á decirle que este caballero iba á Samanco á ocuparse de cuestiones agrícolas, y á avisarle que necesitaba dos escopetas y pedirle autorización para llevarlas, cosa que también ha sucedido.

Dice el señor Ministro que le sorprendió grandemente que después de esto, se le avisara que el señor Ferro estaba en Eten. Pregunto yo, Excelentísimo señor: ¿le era prohibido al señor Ferro ir á Eten ó á cualquiera otra parte de la República? ¿Considera el señor Ministro un delito el estar aquí ó allá? Bien sabía el señor Ministro de Gobierno que el señor Ferro podía ir á Eten ó á cualquiera otra parte; pero quiero admitir que no lo sabía. Yo no creo que el Gobierno haya dado ningún decreto declarando en estado de sitio á la República, ni hay ninguna ley que prohíba á los ciu.