

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.

dadanos ir á donde vieren convenirles.

De manera que de esta nota no aparece delito ninguno que pueda explicar la prisión del señor Ferro.

Veamos ahora este telegrama. (leyó)

Sobre este telegrama el señor Ministro de Gobierno se abstiene de emitir opinión, trascribe simplemente el telegrama. (leyó)

Como se ve no hay nada. Si en lugar de Ferro hubieran puesto Capelo ó el nombre de cualquier otro representante, era lo mismo; á cualquiera le cae esto, de cualquiera se puede decir que hay noticias y referencias de que está conspirando. Y pregunto yo ¿la constitución del estado, el Código de Justicia Militar, alguna ley especialmente dictada por el Congreso, permite que por simples sospechas, porque se dice que estará conspirando, se puede apresarse á un hombre y someterlos á los jueces militares?

Desde que se hizo este telegrama hasta la fecha, han pasado 18 días y si hay pruebas como se dice del delito, en 18 días se ha podido perfectamente aparejar el juicio y pronunciar la sentencia. Porque la justicia se ha hecho, no para escanecerla sino para hacerla brillar, y la justicia militar, de suyo violenta, tiene esa compensación de ser rápida, de modo que en dieciocho días, ha podido haber concluido ese juicio y mientras tanto vemos que solo á los once días se ha tomado la primera instructiva.

De manera que todo esto no es sino un tejido de suposiciones que hace el prefecto.

Y no se diga que el caso es nuevo; aquí están los honorables señores Flores y Valera, que fueron acusados de igual cosa el 29 de mayo y se les puso presos; está el H. señor Durand que también fué preso y acusado por el prefecto de Huanuco y á mí se me aseguró por los señores Ministros de estado que las pruebas que el prefecto tenía contra el señor Durand eran concluyentes, pues había tomado un cuartel. Y después resultó, Excmo. señor, que todo era falso, y mientras tanto sufrieron prisiones y vejámenes estos caballeros, los hechos quedaron

consumados y todo resultó completamente falso.

Pues lo mismo pasa hoy con el señor Ferro; pero hay otro telegrama que dice (leyó)

Es curioso esto, Excmo. señor. Dice que no los toma presos para que no se crea que ejercita una venganza, y yo pregunto ¿la ley faculta á los funcionarios para tomar presos ó dejarlos de tomar á los individuos porque estos puedan creer que se ejercita una venganza? Esto está demostrando la falsedad del telegrama anterior (leyó)

Como se vé, Excmo. señor, este telegrama está calcado en los mismos moldes que los anteriores; dice que se encontraron armas. También cuando los sucesos del 29 de mayo, alguien se encarga de poner en la Prensa cuatro rifles viejos y un pistólón, y con ese motivo se puso preso al director del periódico señor Ulloa y se nos dijo que el crimen estaba probado. Resultado, que el señor Ulloa estuvo en la penitenciaría durante un año y quedó completamente demostrado que era falsa la imputación que se le hacía.

Todas estas aberraciones se hicieron sobre un hecho real, sobre el movimiento del 29 de mayo; habiendo existido un hecho real, pudo la pasión y la maldad amontonar al rededor de este hecho real muchos hechos imaginarios, como complicaciones en Huánuco, en Moyobamba, &c. &c.; pero hoy, Excmo. señor, no existe ningún hecho real; hoy en el Perú nadie se ha sublevado, nadie ha hecho armas contra nadie. No hay, pues, motivo para establecer el principio de la jurisdicción militar; el código de justicia militar no permite cosa semejante, no permite el enjuiciamiento militar de los paisanos, sino en el caso de ataque á una plaza fuerte sostenida por militares ó en el caso de servir en una revolución que estén armas con gente uniformada en número superior á diez? ¿Y dónde están esos paisanos armados en número superior á diez que han iniciado la revolución? ¿dónde están esas plazas fuertes que han atacado? En ninguna parte: en la imaginación calenturienta del prefecto de Chiclayo. Y digo yo, ante estos

hechos, ¿puede la Cámara permanecer indiferente?, ¿la Cámara de Senadores puede permanecer impassible ante este ataque de las garantías individuales, de parte de un prefecto que sin más que imaginarse cualquier cosa reduce á prisión á quien quiere? ¿Es posible que de este modo se le suponga á un individuo complicado en un movimiento revolucionario y se les aplique una ley que no es la que debe aplicársele?

Si estos señores están comprometidos en un movimiento revolucionario la ley manda que se les juzgue ante la justicia ordinaria, es decir ante un juez que tiene como superior á la corte superior y á la suprema, es decir ante un juez que tiene en el superior una garantía de justicia y no de tiranía.

Yo pido pues, Excmo señor, fundado en estas consideraciones, que se pase un oficio al señor Ministro de Gobierno para que diga, fundándose en qué artículo del Código de justicia militar ha sometido á esos ciudadanos al fuero militar.

Pido además que se publiquen estos documentos.

El señor PINTO.—Hace tiempo que la corte superior de Arequipa mandó instaurar juicio criminal contra un señor Dario Valcarcel, juez de primera instancia de Tacna, por los abusos que ha cometido en el ejercicio de su cargo. Pido se oficie al señor Ministro de Justicia para que, por conducto regular se ordene telegráficamente al Juez de primera instancia de Tacna, que á la brevedad posible prosiga el juicio mandado instaurar contra el juez que anteriormente fué destituido á mérito de las quejas que se elevaron por los abusos que cometía y que quincenalmente dé cuenta del estado del juicio al Ministerio.

Dice así mismo su señoría, que el señor Ministro de Relaciones Exteriores, en oficio de que se dió cuenta en la sesión de ayer, contestando á su pedido para que se le hiciera conocer un presupuesto reservado de ese ramo, manifiesta que todavía no ha pasado del estado de proyecto susceptible de modificaciones y que, como ese es precisamente el estado en que su señoría desea

conocerlo, pues una vez aprobado no cabria modificarlo, pide se oficie nuevamente á dicho señor Ministro, manifestándole este deseo de su señoría.

S. E. ofreció atender los anteriores pedidos.

S. E. manifestó, que estando incompleta la Comisión de Constitución, por ausencia del H. señor Montesinos, proponía para integrarla al H. señor Serrano.

—Consultada la H. Cámara, aprobó esta designación.

ORDEN DEL DIA

Proyecto de ferrocarril al Ucayali.—Continúa el debate

Presentes los señores Ministros de Relaciones Exteriores y de Fomento, S. E. manifestó que continuaba la discusión del proyecto venido en revisión, sobre modificaciones al contrato para la construcción del ferrocarril al Ucayali.

El señor CAPELO.—Excmo. señor: hace 17 años que yo dirigí estas palabras al entonces Presidente de la República señor de Piérola (leyó)

“Vuestros hechos demuestran grandeza de alma, sinceridad moral y muy nobles ideales, sostenidos por una voluntad firme y constante. El juicio de vuestros contemporáneos os es honroso y lo habéis alcanzado en buena lid.

“Merced á ese juicio, ha llegado vuestra persona á representar hoy, mejor dicho, á encarnar la voluntad de la nación entera. Todo el Perú cree en vuestras virtudes y espera de vuestros talentos y de vuestras energías morales, que queréis realizar y realizaréis lo que la nación desea, desde que vino á la vida; libertad y buen gobierno. Creo cumplir el deber que me incumbe, ofreciendo á vuestro examen, en este libro y en el plano que lo acompaña, un conjunto de hechos y verdades, que os facilitarán en mucho, lo espero, la solución del gran problema de la vialidad nacional; al menos en lo que se refiere á la vía central interoceánica; es

decir, á esa vía cuya realización lograron impedir, durante tres siglos, los sempiternos enemigos del Perú, vía que hoy espera la nación toda, realizaréis vos, si os dáis, como os daréis sin duda, cuenta axacta de todo lo que se deja ver y de todo lo que se oculta en los datos de ese gran problema nacional”.

Estas palabras, Excmo. señor, decía yo al señor de Piérola hace 17 años y acompañaba con esas palabras un trabajo de un año entero, el trazado de un camino y la línea de conducta que debíamos seguir para asegurar el oriente del Perú.

Era entonces el Oriente del Perú, Excmo. señor, la vasta extensión de terreno que en el mapa figuraba un triángulo con más de 34° geográficos. Ese oriente, conforme á los títulos coloniales, conforme á los derechos del Perú, siempre alegados por él y si no reconocidos, al menos discutidos con las naciones vecinas, ese oriente, entonces, Excelentísimo señor, existía para el Perú, entonces el Perú tenía que asegurar una zona inmensa de terreno de una riqueza incalculable, y para asegurarla necesitaba ante todo poner esa zona al alcance de los que viven aquí en Lima, que son los que dirigen la República; tenía que hacerles accesible esa zona; era necesario que se perdiera esa noción mitológica que se tenía del oriente, que se dejara de creer que Iquitos y la montaña eran el Dorado, donde no se alcanzaba sino con la imaginación; era necesario traerlos á la mano del Gobierno y de los hombres dirigentes; era necesario decirles: aquí está esa inmensa riqueza, y lo que se les pedía no era una obra gigantezca ni insalvable; era un camino que se trataba de construir con una extensión de 155 kilómetros, que apenas costó quinientos mil soles. Este era todo el sacrificio que se pedía al Gobierno y se pedía que hiciera la obra sobre la base de un camino que se había hecho anteriormente por el Gobierno del coronel Morales Bermúdez y por estudios serios y profundos que se habían hecho al respecto y que yo presentaba al Gobierno en una obra que se imprimió al efecto: “La vía central del Perú”.

El Brasil, la nación más poderosa de ese lado, reconocía los derechos del Perú hasta la latitud 7° al norte, y la discusión era sobre si ese paralelo debía ó no inclinarse hacia el sur y cercenar de esa manera parte del territorio nacional. Bolivia reconocía la propiedad del Perú, sus derechos; si bien alegaba tener otros derechos iguales; la situación del Perú era ventajosa entonces en el Oriente. Sin embargo de que las cosas se presentaban en condiciones tan realizables, sin embargo de que se trataba de ejecutar una obra previamente estudiada, tan factible en su ejecución, se necesitó todo el carácter de ese hombre eminente en el Gobierno para procurar llevarla á cabo, y en ese empresa hubo de luchar contra todo el mundo. Las Cámaras ponían obstáculos continuamente, la prensa toda, sin cesar, atacaba la obra; la opinión pública no fué favorable. Era necesario, vuelvo á decirlo, toda la profunda convicción del hombre que entonces dirigía los destinos del Perú, para que esa obra se llevase á cabo de todas maneras, y se llevó á cabo, y el Perú tuvo, al concluir esa administración, un camino al oriente con una gradiente del 5% que conducía desde la Oroya hasta el puerto navegable del oriente. Por consiguiente, al concluir el siglo pasado teníamos hecho y realizado un camino que alcanzaba hasta un puerto sobre un río navegable en el oriente, por el que se mandó una expedición militar á Iquitos, que llegó con éxito completo. Teníamos lanchas para surcar esos ríos.

El problema del oriente, por lo que á esto respecta se hallaba asegurado. ¿Qué faltaba para completarlo? Seguir la misma senda, el mismo camino; el camino que el Gobierno del coronel Morales Bermúdez hizo provisional y el Gobierno del señor de Piérola hizo definitivo, el Gobierno siguiente debió consolidarlo. No fué así que se pensó, Excmo. señor, de otro modo. Esa oposición que se había hecho á la ejecución del camino, continuó con el Gobierno siguiente para impedir su consolidación. La navegación de los ríos fué princi-

piada con dos buques, era necesario conseguir otros; hubo obstáculo para esto; y cuando no se pudo ya resistir á la necesidad de mandar construir buques, hubo de tomárseles de condiciones que no pudieran navegar, precisamente, en esos ríos; de manera que el Gobierno que sucedió al del señor de Piérola, no tenía amor por el oriente; no era el oriente, aquel dios que hoy se nos pinta con hilos dorados, como el ídolo supremo del país, y ante el cual debemos sacrificar todo, hasta la integridad nacional. Nada de eso, Excmo. señor, el oriente era algo que fastidiaba á los hombres dirigentes, y que era necesario salir de él; y no se diga que fastidiaba tan solo, porque consideremos que no se consolidó el camino al oriente; no, Excmo. señor, era bajo todo concepto que el oriente fastidiaba á los hombres dirigentes del Perú en ese entonces.

Sucedió en aquella época, era el año 1901, que el Ministro de Bolivia por encargo de su Gobierno, se acercó al canciller peruano y solicitó que la acción conjunta de los dos Gobiernos constituyese una fuerza que recuperase el Acre de las manos de los que en expedición de aventureros se habían apoderado de esa región. Conocida es la respuesta del canciller del Perú. Al Perú no le importaba el Acre; dijo que nada tenía que ver el Perú con el Acre. Hasta entonces Bolivia había reconocido los derechos del Perú sobre el Acre, y desde ese momento quedó autorizada para disponer por sí sola del Acre, y así se formó la expedición militar boliviana que operó sobre esa zona, Bolivia logró triunfar y adueñarse por completo del Acre. En tanto á las otras naciones les quedaba el convencimiento de que á los hombres dirigentes del Perú no les importaba el oriente, desde que desearon tomar parte de esa expedición militar que debía ir con semejante objeto.

El Barón de Río Branco, gran Ministro del Brasil, en una famosa sesión memorable del parlamento brasileiro, pronunció un discurso, que lo he leído íntegramente, en el cual defendió los derechos del Perú sobre el Acre, en el cual declaró ese

gran Canciller que ese territorio era peruano y no boliviano; de manera que ese mismo Canciller declaraba la soberanía del Perú sobre el Acre, en tanto que la cancillería peruana la negaba y no prestaba amparo á los derechos nuestros.

Vinieron después otras incidencias, Bolivia estableció negociaciones financieras sobre el Acre con un sindicato americano y el Gobierno del Brasil protestó de eso; pero se hizo cargo de la cuestión y compró derechos; lo demás ya lo sabemos. Una vez lanzado en esa vía, el Gobierno del Brasil, obligó á Bolivia á ceder esos derechos para lo que no había inconveniente, desde que se trataba de una nación sudamericana que los había cedido á un sindicato extranjero. Quedaba nuestra cuestión únicamente y situada en muy mal terreno.

Pregunto yo ¿qué se había hecho durante ese tiempo? ¿Que se había hecho durante esa época para asegurar nuestros derechos en el oriente? Cosas bien sencillas; la cancillería peruana había entregado el Aguarico al Ecuador, por consiguiente por la cancillería del Perú, sólo se hacía abandono del oriente; ayer se entregaba el Acre, por un canciller y mañana se entregaba el Aguarico por otro canciller, y así se preparaba un tercero para entregar hasta el Curaray y cuanto después habrá de entregarse, como lo hemos visto.

Se dirá, Excmo. señor, que esto era por ignorancia, se dirá que aquí no se levantó voz alguna para oponerse á ello. Voy á demostrarle á la H. Cámara, cuánto se bregó en ese sentido y cuán inútil fué esa brega.

Apenas venido yo de Loreto, presenté al Gobierno un presupuesto en forma para conducir una expedición militar al Acre, porque todavía era tiempo de salvar esa región, para establecer una comunicación directa de Masisea hacia el Acre. Esa proposición, Excmo. señor, pasó del Ministerio de la Guerra, al de Relaciones Exteriores y allí fué enteramente desestimada. Allí pudo quedarse la cosa, pero el Canciller, que ya era una tercera persona se presentó en esta Cámara á sostener su sistema político;

no quiero ocuparme de él ahora, pero sí debo decir que fué interpelado por mí y declaró que ese proyecto de ir al Acre no era aceptado por el Gobierno, que el Gobierno había sustituido todo eso con otro proyecto más fecundo: había creado una comisión de vías fluviales, que debía estudiar los ríos para ver por donde iban. Esa comisión de vías fluviales fué, Excelentísimo señor, la que substituyó al proyecto de expedición al Acre.

Creí de mi deber, Excmo. señor, no darme por vencido ni con eso; cerradas las puertas del Gobierno, ya que me hallaba en esta Cámara, debía aprovechar mi situación para hacer sentir la misma necesidad nacional, la misma adoración al oriente, la adoración á ese dios que yo adoraba de veras y que en palacio no se adoraba de veras, no se veneraba siquiera.

Con fecha 14 de agosto de 1901 presenté aquí una proposición que dice:

(Lee su señoría un proyecto de ley que establece: 1º que el departamento de Loreto comprenderá todo el territorio que se extiende por el oriente y por el norte hasta la frontera del territorio nacional con las naciones vecinas, y por el oeste y el sur hasta donde sea posible la navegación en canoa y la comunicación por varaderos á favor de los ríos principales y secundarios que atraviesan esa zona y que por diferentes direcciones van á terminar en el Marañón y en el Madera, para llevar sus aguas al Amazonas; 2º que las provincias de Moyobamba, Huallaga y San Martín constituyen un nuevo departamento que se llamará San Martín; 3º que en el nuevo departamento de Loreto habrá una corte superior y que habrá también un apostadero militar establecido en Puerto Bermudez con dos dependencias provistas de sus respectivas guarniciones: una en Leticia y otra en un apostadero especial que establecerá el Gobierno en el lugar más conveniente para el dominio de esa zona; y 4º que la comandancia principal de los tercios navales establecida en Iquitos, tendrá una dependencia y las embarcaciones necesarias para atender conjunta-

mente á la vigilancia y Gobierno del tráfico de esos ríos).

Como se vé, Excmo. señor, en esta proposición que tiene de administrativo todo el fondo era esta parte: "habrá un apostadero militar"..... etc.

Esta proposición fué presentada en 1901 y en muchísimas sesiones secretas solicité yo que se informara sobre ella, siendo todo inútil; pues se pidió informes á Loreto, que tardaron 3 años en emitirlo, no obstante que yo continué incansable en pedir que se dictaminara. Por supuesto que se dijo aquí cuál era el verdadero propósito del proyecto, pero todo fué inútil. Lo curioso, lo sarcástico, diré, es, que de esta proposición se fueron aprobando sucesivamente todas sus partes secundarias, como la creación del departamento de San Martín, la corte superior; pero la parte esencial que es la navegación de los ríos y el establecimiento del apostadero que debía salvar el oriente, encontró resistencias infinitas; nunca conseguí que se diera el dictamen, se pidió informe á la sociedad geográfica, donde se demoró dos años y al último, cuando exigía yo en todos los tonos y por todos los medios que esto se resolviera, porque en ello iba la vida del oriente, lo que lograba era ver satisfechos los puntos accesorios, pero se prescindía de la parte fundamental.

Esta es una prueba más, Excmo. señor, de que ese oriente no era dios adorado en palacio, no tenía ninguna simpatía en palacio, no se le daba ninguna importancia ni valor.

No me contenté con eso, Excmo. señor, intenté—ya que el Acre estaba perdido—que se hiciese algo por salvar el resto y presenté otra proposición en 25 de setiembre de 1901 que dice:

(Lee su señoría un proyecto, que establece: 1º que se consigne en el presupuesto para 1902 una partida de Lp. 30,000 destinada á la adquisición de 2 vapores y 2 lanchas para el servicio de los ríos del oriente, muy en especial los afluentes del Amazonas y los de su cabecera de poca profundidad; que los vapores tendrán un registro no

menor de 100 toneladas con comodidades para pasajeros y carga y su calado no deberá pasar de 60 centímetros, pudiendo con 50 toneladas embarcadas marchar con la velocidad de 12 millas por hora en aguas antiguas; y 3.º que las lanchas deberán constar de compartimientos independientes que puedan separarse y ser transportados por varaderos sobre rodillos ó sobre rieles).

Como se vé en este proyecto sólo se pedían 30 mil libras para construir cuatro vapores de clase y condiciones perfectamente determinadas y se señalaba el calado y la velocidad, porque los ríos del Perú necesitan buques de ese calado y esa velocidad y porque en el mundo entero existen esa clase de buques, como sucede en el río Misisipí donde hay innumerables de esos vapores, que hacen el tráfico con toda comodidad, y lo mismo pasa en el Brasil. Pues bien, tuve el honor de que ese proyecto fuera aprobado por unanimidad por la Cámara de Senadores, pero en la de Diputados ha dormido el sueño de los justos, y sin embargo el Gobierno ha comprado ya como diez lanchas y vapores, pero se ha tendido especial cuidado de que los buques comprados no tengan las condiciones de velocidad y de calado necesarias; en esto ha habido estudio especial, de manera que después de que se ha gastado un millón de soles en esos buques, no pueden navegar nuestros ríos, porque son buques cuando menos de cinco pies de calado y no pueden navegar sino en los grandes ríos, no pudiendo entrar á las cabeceras; y cuando se compraron las cuatro últimas lanchas, á pesar de que el canceller peruano, que ya era otra quinta persona, ofreció que las embarcaciones serían conforme á mis indicaciones, ninguna de las cuatro se hizo con arreglo á ellas. Hay, pues, Excmo. señor, una mano negra que se ocupa continuamente de desviar la acción del poder público del dominio del oriente.

No me di por vencido todavía y presenté un tercer proyecto.

(Lee su señoría un proyecto fecha 26 de setiembre de 1901 que establece: 1.º autorizar al Poder Eje-

cutivo para celebrar un contrato de construcción de un ferrocarril que deberá correr en los 330 kilómetros que median de Puerto Bermudez á Oroya, y ejecutarse en armonía con las condiciones técnicas de la línea existente entre el Callao y la Oroya; 2.º que el estado garantiza el 6 por ciento sobre un capital de Lp. 500,000 del empleado en la sección comprendida entre Puerto Bermudez y San Luis; que deberá ser la primera ejecutada; y el percibo de la garantía comenzará una vez terminada esa sección y entregada al tráfico, pudiendo durar hasta 10 años esa garantía en su totalidad ó en la parte que fuese necesaria para integrar el 6 por ciento indicado; y 3.º que la garantía mencionada puede ser asegurada sobre el producto de los derechos de exportación de caucho que se perciben por la aduana de Iquitos, y que podrá elevar el Gobierno hasta su nivelación con los del Brasil, si tal aumento fuese necesario, una vez terminado el ferrocarril).

En este proyecto que también fué aprobado por el Senado y ha dormido en la Cámara de Diputados, ¿qué se pide?

Simplemente una garantía del 6 por ciento sobre un capital de quinientas mil libras para hacer un ferrocarril de Puerto Bermudez hasta la Oroya, pero no se daba la garantía sobre el todo sino sobre quinientas mil libras. ¿Cuáles eran las razones que se tenían para ello? Sencillas y evidentes: la línea de la Oroya pertenece á una empresa que posee la vasta región del Perené, cuyos intereses están en llevar la comunicación por ferrocarril. La parte difícil, la incógnita que detiene á los hombres, por la ignorancia de las cosas, es la zona de montaña, pero esa zona está entre Puerto Bermudez de allá y San Luis de Shuaro, de acá, que son 155 kilómetros de camino existente. Lo natural era pues traer el ferrocarril de Puerto Bermudez hacia acá primero, porque el material rodante, rieles y demás se traen por mar y río hasta Iquitos, y después en lanchas especiales hasta Puerto Bermudez, de manera que el transporte no tiene que ser gravado con el flete del

ferrocarril de la Oroya, que es enorme; la economía estaba pues indicando cuál era el camino. Traído el ferrocarril hasta San Luis de Shuaro y garantizada esa parte por el Gobierno, porque era la parte desconocida, el ferrocarril por sí solo se empalmaría con el de la Oroya, porque salvada la dificultad, como son muy traficables los ciento y tantos kilómetros que van de la Oroya á San Luis, la línea de la Oroya por propia conveniencia sería prolongada. Yo pregunto: ¿Cuántos millones se han gastado en ferrocarriles y caminos desde 1901 en que yo solicité esto y que apenas pedí 30 mil libras de garantía? ¿no es cierto que á la fecha estaría hecho ese ferrocarril y empalmado con el de La Oroya? y pregunto yo ¿porqué se hizo? ¿Porqué se condenó á perpétuo abandono un proyecto semejante? ¿Qué era lo que tenía de malo? Convengamos, Excmo. señor, que el oriente no era un dios adorado en palacio, el oriente importaba muy poco para las gentes de palacio, nuestros cancilleres no tenían ningún interés en el oriente, por eso fué abandonado el sistema de las lanchas, el del camino; por eso fué abandonada la defensa militar del Acre y el Aguarico, y por eso fué entregado el Aguarico.

Esta es la triste historia de lo que se ha hecho en ese ramo, de lo que se ha hecho por la Cancillería del Perú desempeñada por cinco caballeros diferentes; por supuesto, todas personas patriotas, inteligentes, distinguidos, rodeados de todas las cualidades que deben suponerse en todos los hombres que lleguen á esos puestos. Y sin embargo, ¿por qué procedían uniformemente de esta manera? Por una razón muy sencilla: porque no sabían lo que era el oriente, porque ese concepto estaba vacío en su cerebro, que no tenía significación de ninguna clase para ellos, porque era un dios que no tenía en sus altares como colocarlo; por eso abandonaron el oriente y por eso, preparados los acontecimientos en ese sentido, pudo el Barón de Río Branco mandar sus escuadras y sus ejércitos y barrer la población perua-

na que dominaba el oriente y por eso se vió aquella vergonzosa transacción de *modus-vivendi* que trajo después la sesión de territorio en el año 1909, y eso resultó con este país infortunado, que en el año de 1909 tenía el oriente íntegro, no debía un centavo á nadie, su crédito flotaba sobre todo, al punto de que se obligaba á los acreedores de la la Caja Fiscal que fuesen á cobrar sus cuentas. Ese país en el año 1904 era barrido de sus propios dominios, en el año 1909 abdicaba ¿cuánto, Excmo. señor? Todo el oriente del Perú, 34 grados geográficos fueron entregados al Brasil, sin pedir permiso al Perú y cuatro y medio grados á Bolivia, y esa cesión de territorio que abraza la quinta parte, casi la cuarta parte de la extensión del Perú, ¿la sabrán siquiera los peruanos? ¿Sabrán la magnitud de la cesión que se ha hecho? Probablemente estarán ignorantes, Excmo. señor, de que han perdido la patria en que han venido al mundo, como estaban ignorantes los cancilleres de lo que era el oriente y los deberes que tenían para defenderlo. (Aplausos).

Aquí está el cálculo hecho, Excelentísimo señor, con toda minuciosidad con el mapa en la mano, aquí está calculado grado por grado lo que fué el Perú antes de 1909 y á lo que ha quedado reducido el Perú después de 1909. Sumado grado á grado el Perú comprendía 166 grados y medio, geográficamente calculados, grado á grado y entregó al Brasil 34 grados y medio y á Bolivia cuatro grados y medio. Total: 39 grados sobre 166 y medio grados, en un año han sido entregados por el Perú 39 grados geográficos. ¡La cuarta parte del territorio nacional! Sí, la cuarta parte del territorio ha sido entregada al extranjero, al Brasil y á Bolivia. Ya no existe el oriente; no se nos hable, pues, del oriente del Perú; en vano se repetirán esas palabras; es necesario que el Perú entero sepa que ya no tiene oriente; el Perú termina, hoy según los límites pactados con el Brasil, 20 leguas más allá de Masisea, y esas 20 leguas se recorren fácilmente en canoa, siguiendo los ríos navegables hasta

sus confines. Y esto resulta no solo de la apreciación por los grados, es por las medidas de todo orden. Ayer nada más se leyó aquí, cual era la extensión territorial actual, y eso mismo confirma mis asertos; porque es necesario que se tenga en cuenta que un grado comprende ciento veinte mil kilómetros cuadrados y esa relación identifica las cantidades calculadas en esa relación del Ministerio y sin cálculo; entonces pregunto yo, ¿cuál es el oriente que vamos á defender? ¿Dónde está? Del oriente, no hemos podido conservar ni siquiera el único puerto, Shepahua, que quedaba para comunicarse con el Yurúa, porque esa fué la última exigencia de los representantes de Loreto y fué designada también por el Barón de Río Branco; de manera que no podemos hacer uso de esos ríos, ni siquiera como tributarios del extranjero. En cambio el Brasil puede colocar y sin duda habrá colocado fuertes guarniciones y establecimientos completos, para poder descender sobre las aguas del Ucayali, á la simple distancia de 20 leguas. Y pregunto yo: ¿es ahora, después de varios años de haber entregado todo el territorio, es ahora que se habla de salvar el oriente? ¿Qué oriente vamos á salvar?

Pero este dios, el oriente, que cuando existió no tuvo altares donde ser adorado, que no ha tenido apoyo de ninguna especie, va á cambiar de vestidura ahora y se vá á hacer perfectamente adorable, porque el dios oriente se vá á llamar ahora: negociado; hay sobre el oriente un contratista y por medio de él, el oriente será perfectamente adorable, entra en la condición de dios de carne y hueso al que se puede tocar y al que se puede adorar. Veamos como ha seguido su curso, este nuevo dios. El oriente, convertido en contrato de ferrocarril al oriente, convertido en el contrato Mac Cune, es ahora, así resulta, una cosa perfectamente buena; sigamos sus etapas y veamos con que buena suerte ha seguido su camino el nuevo dios, todo lo que fué desgraciado ese camino para el otro dios. El dios verdadero no tuvo siquiera acólitos, y el

dios falso tiene hasta pontífices. (Aplausos).

En el año 1901 gestionaba yo envano que se hiciese un ferrocarril de Puerto Bermúdez á San Luis, y gestionaba yo envano todo lo que á este asunto se refiere y todo fué inútil, cuando después, el Ferrocarril del Cerro de Pasco fué una realidad y las minas estaban en explotación; el horizonte cambió y todo debía cambiar, se había visto que más al norte del Cerro de Pasco, á unos 70 kilómetros de distancia, existían ricos yacimientos de carbón de piedra; su explotación era conveniente para la empresa; ese carbón podía servirle para el movimiento de sus locomotoras y para el trabajo de sus minas y se pensó en esa obra. La empresa procedió desde luego, á hacer ese ferrocarril, sin pedirle al Gobierno del Perú un solo centavo, sin imponerle una sola condición; y como quiera que percibiese que también le convenía ir á la región de los bosques en solicitud de madera, cuyo flete carísimo por la vía de la Oroya se hacía sentir, mandó á sus ingenieros á estudiar una línea que llegase hasta esa región. Todavía esos señores, Excmo. señor, no conocían este país, no sabían como se hacen estos negocios en el Perú; creían que debían continuar sobre el mismo camino, y hacer la línea trayendo su dinero, así como habían hecho con su dinero la línea de la Oroya al Cerro de Pasco y del Cerro de Pasco á Goyarisquizga; creían que con su mismo dinero debían continuarlo hasta el oriente. Hicieron, pues, simplemente los estudios para ese ferrocarril, porque ese era el interés de ellos y del Perú. Pero surgió entonces la idea del negocio, y se solicitó del Gobierno, en 1902, permiso para hacer un estudio del ferrocarril de Goyarisquizga al interior, simplemente permiso.

Ese permiso les fué concedido, y fué tan seria la solicitud, tan garantizada la demanda, que el 18 de noviembre de 1904, es decir dos años después, de dado este permiso, se expidió una resolución por el Ministerio de Fomento que dice: (leyó).

¿Quien no vé, en esta resolución, un espíritu de especulación? Mac

Cune presentó su solicitud de 1902, hizo un recurso en 1903, obteniendo un decreto en 1904, alcanzaba una prórroga en 1905, y no presentaba estudios de ninguna clase. ¿Y de qué se trataba? De hacer los estudios de un ferrocarril de Goyarisquizga á un punto navegable del río Ucayali. ¿Y por qué no se hicieron estos estudios? Porque no había el propósito de hacerlos, sino de adquirir un derecho preferencial sobre una cuestión que tenía, con el tiempo, que constituir un verdadero negocio.

Cuando se contrata con alguien, debe tenerse antes los antecedentes del contratante, y sin embargo esto no obstó para expedir la resolución de 21 de agosto de 1903, que dice: (leyó).

Quiere decir, pues, que en 1903 se hizo el contrato á firme, con un depósito de diez mil libras, á pesar de que la concesión de 1902 no se había absolutamente ejecutado; no se había dado un sólo paso en ese sentido, y se cohonestaba con aquel recurso, pidiendo que se determinase cuales eran los plazos fijados.

Era de suponerse que este contrato se cumpliera por parte del contratista, como se cumplió de parte del Gobierno, pero la manera de burlarlo fué muy sencilla.

Esto era en 1903; vamos á ver ahora como este contrato iba á ser burlado un año más.

Quiere decir, Excmo. señor, que en premio de no haber cumplido ninguno de los contratos anteriores se le dá esta nueva concesión, que dice: (leyó).

Esa modificación modificaba dos de las cláusulas, de donde resulta que el contrato era para el Gobierno intangible, pero al contratista le era permitido cambiarlo.

Nos encontramos, pues, Excmo. señor, con que el oriente no tiene significación alguna; no tiene para el Gobierno la menor consideración, pero cuando se convierte en contrato de ferrocarril, á pesar de que ese contrato tiene ya diez años de existencia, durante los cuales el contratista se ha burlado constantemente de las obligaciones que tiene, entonces el Gobierno se preocupa por el oriente y tiene interés en salvar ese contrato y entonces es preciso

contratar con el mismo hombre que durante diez años se ha burlado del Perú, que ni siquiera ha podido presentar los estudios; pero nada, es necesario el mismo hombre, mantener la misma situación, las mismas condiciones en la que no se encuentra ni un átomo de beneficio para el Perú.

¿No era natural que una vez que el contratista no ha podido cumplir sus compromisos se pensara en buscar otro? ¿Si en diez años no ha podido ni siquiera presentar los estudios, cómo es posible esperar que haga nada?

Sin embargo, Excmo. señor, en el Perú los contratistas tienen un poder fenomenal, tienen un poder infinito, ellos disponen de todo y son dueños de burlarse de todo. Este caso no es el primero. Tuvimos un contratista americano para el ferrocarril de Pacasmayo al Marañón; duró diez años, formó en Norte América una Compañía que sufragó veinte mil ó más libras, se depositaron diez mil libras de garantía en el Banco y no se como han desaparecido, pero lo que es el Perú no las recibió.

Con todos estos hechos, la conciencia nacional se ha ido perdiendo poco á poco y hoy se pretende seguir igual camino; estamos buscando iguales negociados, queremos un nuevo contrato con una persona que en diez años no ha podido conseguir capitales ni siquiera para hacer los estudios.

Se me dirá que estos son temores, pero allí está el ferrocarril de Huacho, allí está ese escándalo inaudito, ese ferrocarril que no debía recibir sino seiscientas mil libras ha recibido novecientas mil, y resulta que no solo basta eso sino que todavía hay que expropiar lo que es de una mismo sino mucho más, porque se trata de explotar lo que es de uno mismo. El ferrocarril de Huacho sabemos como ha principiado, pero no sabemos como concluye, ese ferrocarril significaba al principio para el Estado 600 mil libras que hoy son ya 930 mil. ¿Cuánto significará el ferrocarril al Ucayali? Hoy son dos millones de libras y después serán 6 millones. Pero es preciso que nos ocupemos del contrato.

Cuando ese proyecto vino aquí el año 1907, yo formaba parte de la Comisión de Obras Públicas, pero el H. señor León dictaminó á favor y en la discusión dijo:

(Lee su señoría el discurso pronunciado por el H. señor León, subrayando las siguientes frases: "En este asunto en el que el Perú cifra tan grandes expectativas el acuerdo se manifestó en la Comisión sobre el donde del asunto, no en los detalles, en los que resultó discrepancia proveniente del propósito que el H. Senador por Junín perseguía á todo evento de dejar en el contrato la huella de su imaginación, sin que razón alguna sustentara tal exigencia)."

De mi imaginación, Excmo. señor, y van cinco años y no tenemos ferrocarril, ni siquiera los estudios.

Continúa el H. señor Capelo leyendo el discurso del H. señor León y después dice:

Estos argumentos son justificables á posteriori, tengo la seguridad que el H. señor León está hoy convencido de la ninguna razón que tuvo para sostenerla y que quisiera hasta suprimirlos. Su señoría procedió con esa buena fé con que se procede en el error y por eso refiriéndose á Mac Cune decía que no se trataba de un corredor sino de un capitalista. Un capitalista, Excelentísimo señor, que no ha podido reunir hasta hoy ni en Europa ni en New York los capitales necesarios.

Yo defendí que el sindicato del Cerro de Pasco hiciera el ferrocarril porque esa sí, es una Empresa poderosa, pero no el gerente de esa empresa, que precisamente dejó de ser gerente porque se presentó como contratista de negocios de la empresa. Si el sindicato del Cerro de Pasco hubiera hecho el contrato, ya estaría todo arreglado, y ese sindicato haría el ferrocarril si desapareciese la concesión Mac Cune, como hizo el ferrocarril del Cerro de Paso y el de Goyllarisquiza, porque esa empresa si es formada por capitalistas muy serios que saben emplear sus capitales como los empleados en esos dos ferrocarriles, sin pedirle á nadie garantías ni seguridad, porque no son negociantes de segunda mano. La empresa de

la Oroya podía haber hecho el negocio, porque tiene capitales suficientes y una posición financiera en el mundo que no necesita de contratistas de segunda mano.

Estoy seguro que hoy el H. señor León piensa conmigo y piensa que mejor es ser más maligno como era yo.

En esto el H. señor León procedió bajo un error de concepto; no era la empresa antagónica del ferrocarril al Ucayali; lo que sostuve es que era antagónica á ese ferrocarril, pedí que lo hiciera otra empresa, porque imponía condiciones y tan había puesto condiciones, que yo he sabido que al sindicato se le pidió por la transferencia un millón de dollars, que el sindicato se negó á dar esta suma y por eso no se consiguió capitales; si otra empresa hubiera contratado, habría hecho el negocio y la obra se habría llevado á cabo, porque no se habría pedido el millón de dollars y no se habría opuesto á toda otra empresa, porque ya sabemos que toda empresa que quiere entrar en un negocio es opuesta á que se introduzca un corredor (leyó)

Esta discusión, Excmo. señor, tuvo lugar delante del señor Ministro de Fomento, señor Vidalón; después de esto se levantó la sesión, y al día siguiente declaró el señor Vidalón que aceptaba todas las modificaciones del suscrito y esto es lo que encabeza el contrato cuando dice: en mérito de las declaraciones del Ministro, el Senado ha aprobado el contrato. Esas modificaciones que constan en el Diario de los Debates y que se leerán oportunamente relativas á la palabra favorable que dice la cláusula, que si en los 30 días el ingeniero dictamina y yo decía, favorablemente, porque si dictamina en los 30 días que la línea es mala, no por eso había que recibir la obra. La otra se refería á que los 30 metros que se concedían á cada lado de la línea se daban al uso no á la propiedad; no recuerdo la otra modificación, pero fueron aceptadas las tres, de manera que el suscrito no estuvo tan descaminado cuando el Gobierno aceptó las modificaciones, pero se nos presentaba tan violento el asunto del contrato Mac Cune, que

no se quiso ni siquiera modificar la redacción diciendo: "modifíquese el contrato en los siguientes términos" y se aceptó esta fórmula de decir que conforme á las declaraciones del Ministro que declaró que el Gobierno aceptaba estas modificaciones y también el contratista, se aceptó el contrato y la razón que se dió para esto fué esta: que cualquier modificación que hubiese dificultaría encontrar capitales en Norte América, para la formación de la compañía y que no se pudiese llevar á cabo la construcción de la línea; por esto se presentó el asunto de un modo violento, parecía que si no se aprobaba en un momento el contrato, no se iban á poner al siguiente día los durmientes para la línea, esto era en 1907 y estamos en 1912; luego, todo era un sueño.

Con todo, no creo que los hombres que dirijen un país, tienen derecho de pasar sobre hechos que tienen relación; yo creo que deben tener en cuenta la seriedad de las personas con quienes contratan, la manera como esas personas cumplen sus compromisos; yo creo que el hecho de que durante los años transcurridos no se haya podido hacer nada, era motivo suficiente para que el Gobierno no insistiese en sostener este funesto contrato.

Veamos como se cumplió el contrato, Excmo. señor. En este contrato la primera condición era realizar los estudios que debían hacerse conforme á las prescripciones del reglamento de Obras Públicas, esas prescripciones reglamentarias de Obras Públicas indican como deben hacerse esos estudios, determinan los planos que deben presentarse, el número de ellos, los detalles que deben contener como fundamento de la seriedad del estudio y de su verdad, y prescribe que estos planos sean acompañados de una memoria explicativa y de un presupuesto detallado, para conocer el costo de la obra. Pues bien, Excmo. señor, el contratista no ha presentado estudios en esa forma; presenta algo, que por el modo como está presentado, revela su falta de seriedad. Aquí están esos estudios (enseña su señoría un folleto que tiene como grabado un paisaje

del Ucayali, sobre el que se lee: *Ferrocarril del Amazonas al Pacífico*) Así se presentan, Excmo. señor, estos papeles en los círculos, cuando se trata de recomendar á un nuevo artista. ¡Esto es en el Perú un estudio de ferrocarril al oriente! Y lo curioso de este llamado ferrocarril al oriente, es la manera casual como se presenta el plano de la región que atraviesa el ferrocarril. Este es el plano que formó el ingeniero que hizo el estudio (muestra su señoría un pequeño plano que contiene el proyecto en referencia). Sería curioso que á cualquier comisión de ingenieros del mundo, se le presentase este plano, diciéndose: este es el plano del ferrocarril al oriente del Perú. Quizá algún estudiante de colegio pudiera, jugando con la pluma, hacer algo parecido. Pero esto no es inocente, nó; este plano marca con línea roja, la línea del ferrocarril de Goyllarisquizga á Pucalpa, sobre el río Ucayali, y cualquiera que lo vea como lo estoy mostrando, diría que como uno siempre mira al norte y el oriente está á la derecha, el ferrocarril vá al oriente. Pues nó, Excmo. señor; aunque viendo el plano así, la línea roja vá á la derecha, viéndolo como debe verse, esa línea vá al norte. Este es el norte (señala) El plano ha sido mañosamente presentado en este sentido; ha debido ponerse en este otro. Esta es la dirección; de manera pues, que hasta la situación del plano no es nada santa.

La primera impresión es, pues, decir el ferrocarril vá al oriente, pero vá al norte; de suerte que este llamado ferrocarril al oriente es un ferrocarril al norte; es un ferrocarril que vá casi paralelamente al ferrocarril al Ucayali, y vá á concluir en Pucalca; de manera que no es un ferrocarril al oriente, es un ferrocarril al norte.

¿Y se podrá decir, después de esto, Excmo. señor, que esta línea es la más corta y la más conveniente?

Es este un ferrocarril que sale de Goyllarisquizga porque hasta allí ha llegado el ferrocarril de la empresa americana; si este ferrocarril hubiese llegado hasta Huaraz, pues saldría desde Huaraz el ferrocarril

al Ucayali, porque la cuestión no es sino prolongar la línea de la empresa americana donde convenga.

Resulta pues, que este ferrocarril se ha subordinado á pasar por el Cerro de Pasco, Goyllarisquizga y Huánuco, cargándose al occidente, como si su objetivo principal no fuese ir al oriente. Y esto no es insignificante, porque hay que tener en cuenta que para pasar por Huánuco, admitiendo que la línea por Huánuco sea el modo más conveniente de alcanzar el oriente, admitiendo que Huánuco fuera el punto obligado del ferrocarril, hay que tener en cuenta el punto de partida del ferrocarril, hay que preguntar ¿de dónde se saldrá para llegar á Huánuco? ¿De Goyllarisquizga? ¿Y por qué se sale de Goyllarisquizga, pregunto yo? ¿Por qué no se sale de más atrás, del Cerro de Pasco, por ejemplo? ¿Por qué, si sale de Goyllarisquizga puede tomar la que brada del Huallaga, pasando por Quínua y otras poblaciones? ¿por qué subir sin necesidad hasta el Cerro de Pasco, cuando desde la población de Pasco puede salir, continuando por esa quebrada con una gradiente nunca superior al tres por ciento? Mientras tanto al Cerro de Pasco hay que subir 4300 metros y hay que ir á Huánuco por esa altura, con pendientes del cinco por ciento, ¿para qué? ¿por ir á Goyllarisquizga?

Por consiguiente, hay que tomar la siguiente ruta: (leyó)

Como se vé, hay una vía que se impone indiscutiblemente sobre la anterior; y no se me diga que es preferible la de Goyllarisquizga, porque basta con consultar el sentido común, basta con decir que en la una hay pendientes superiores al cinco por ciento y en la otra rara vez se llegará al tres. La ruta de Goyllarisquizga no tiene más objeto que imponer el servicio del ferrocarril de los mineros, y si el Perú vá á pagar la línea, ¿por qué vá á pagar el servicio de intereses del capital de los mineros? Lo que le interesa al Perú es el tráfico de las mercaderías y para eso no tiene por qué gravar las tarifas con el flete por ese número de kilómetros.

¿Se ha hecho siquiera estudio de esto? No se ha hecho más estudio

que de Goyllarisquizga á Huánuco, y ese estudio se refiere á la quebrada por donde vá la línea, y es un estudio incompleto, porque no se ha mandado ni siquiera las memorias explicativas, los presupuestos y los cuadernos en que conste la verdad de las observaciones; son estudios sin fundamento, hechos solamente por los interesados, en los que no han tomado parte los ingenieros del Gobierno.

Sabido es como está constituida esa región de Los Andes, que viene de N. O. á S. E. y que sufre una elevación en el Cerro de Pasco.

La vertiente de esa cordillera que viene paralela á la costa, está salvada ya con el paso del ferrocarril á la Oroya; la otra que sigue á la costa forma la cadena de los cerros de la sal que viene á concluir en los ríos Azupíz y Pichis afluentes del Ucayali. Saliendo de la Oroya y entrando por Tarma, la línea conocida es Chanchamayo; saliendo de la línea del Cerro de Pasco, se puede seguir una quebrada que conduce á Acobamba; saliendo de Carhuamayo se puede costear la cadena de cerros de la sal hasta un punto que tiene dos mil metros de altura y descender de allí al valle que conduce al Pichis y Pachitea, es decir al Ucayali. De manera pues que no hay razón ninguna que autorice gradientes superiores al 3 %

No solo se puede trazar la línea que indican los cerreños, sino que se pueden trazar otras muchas líneas de que trataré oportunamente.

Desearía, Excmo. señor, que se suspendiera la sesión, porque el trabajo que me impongo es demasiado y no creo que la Cámara puede exigirme más.

El señor PRESIDENTE.—Puede su señoría descansar unos 10 ó 15 minutos para que podamos trabajar las horas que determina el reglamento.

—Después de un descanso de 10 minutos, el H. señor Capelo dijo: para continuar hablando deseo saber si hay quorum, porque yo quiero hablar para que se me escuche.

El señor PRESIDENTE.—Suplico á los honorables señores Senadores

que mañana tengan la bondad de asistir á las 3 p. m. que es la hora reglamentaria.

Se levanta la sesión.

Eran las 7 y 5 p. m.

Por la Redacción.

BELISARIO SÁNCHEZ DÁVILA.



14ª Sesión del viernes 16 de febrero de 1912.

Presidencia del H. señor Tovar

Abierta la sesión con asistencia de los HH. señores Senadores: Barrios, Bernal, Bezada, Canevaro, Capelo, Cornejo, Durand, Ego Aguirre, Flores, La Torre, Lanatta, Iglesias, León, Lored, Lugo, Marquina, Medina, Mackehenie, Pinto, Pizarro, Quevedo, Revilla, Solar, Schreiber, Seminario, Serrano, Umeres, Valencia Pacheco, Valera, Villanueva, Villareal, Vivanco, Ward; Durand y Rojas Loayza, Secretarios, fué leída el acta de la anterior y aprobada con la observación del señor Pinto, de que en el oficio que solicitó su señoría, se dirigiera al Ministerio de Justicia, no pidió se acelerara el juicio, contra el Juez de primera instancia anterior, sino contra el ex-subprefecto de Tarata, don Darío Valcárcel.

Se dió cuenta de los siguientes:

OFICIOS

—Del señor Ministro de Justicia: Manifestando que ha sido remitido original á la Corte Superior del Cuzco, el oficio que se le pasó á pedido de los HH. señores Capelo y Umeres, relativo á la prisión á que han sido sometidos, en esa ciudad, los ciudadanos Tristán y Octavio Abarca.

—Comunicando que también ha sido remitido al señor Presidente de la Corte Superior de Lima, el

oficio que se le dirigió á pedido del H. señor Capelo, con motivo de las informaciones que le han sido suministradas acerca de las graves irregularidades que se cometen en la Cárcel de Guadalupe, á fin de que se practique las informaciones del caso en la forma solicitada por su señoría.

—Del señor Ministro de Gobierno, participando que, con motivo del oficio que se le pasó á pedido del H. señor Capelo, remitiéndole el telegrama dirigido por el Alcalde de Lampa, acusando al subprefecto de esa provincia de haber quitado el agua de la población para aprovecharla en el servicio de un fundo de su propiedad, que con fecha 13 del presente ha sido reemplazada esa autoridad.

Con conocimiento del H. señor Capelo, al archivo los anteriores oficios.

—Del señor Ministro de Fomento, contestando al oficio que se le pasó á pedido del H. señor Lanatta, para que se disponga que el médico de Yurimaguas se constituya en la provincia de San Martín, para combatir las epidemias que se han presentado en ella.

Con conocimiento del H. señor Lanatta, al archivo.

—Del señor Ministro de Hacienda:

Informando en el pedido del H. señor Capelo, ampliado por el H. señor Mackehenie relativo al alcance de la resolución suprema de 4 de enero último, que dispone la reimpresión del Arancel de Aforos vigente.

Con conocimiento de los HH. señores Capelo y Mackehenie, al archivo.

—El H. señor MACKEHENIE, dice que no refiriéndose el anterior oficio á la ampliación hecha por su señoría al pedido que se contesta y que consistió en que se insinuase la conveniencia de que se dé cumplimiento en todas sus partes á la resolución de 20 de abril de 1911, pide á S. E. se reitera oficio al mismo señor Ministro, para que le conteste concretándose á este punto.