

seria 445 mil libras. No son pues 20 millones, ni el propósito del contratista es apoderarse de esa suma, porque no recibirá un centavo si no á medida que entregue cada sección al tráfico público y solo por el valor de esa sección como claramente lo establece la indicada cláusula 5ª; y ni siquiera recibe el dinero, sino en bonos sucesivos, cuya entrega se hará semestralmente, comenzando el servicio de intereses á los tres años, como lo establece la cláusula 30.

Para comparar de un modo gráfico la ventaja de la ruta de Pucallpa con la del Pichis, Puerto Victoria, Cumaria y Marañón, voy á leer una carta del marino señor Gomez que me dirigió de Iquitos el mes pasado.

Dice que en el supuesto de que el Gobierno necesitase mandar mil hombres armados con todo su material de guerra á Iquitos, el tiempo que se necesitaría y el número de embarcaciones que deberían emplearse para llevar esas fuerzas de esos distintos puertos hasta Iquitos, serian conforme al siguiente cuadro. El cuadro que ha formado es bajo el supuesto que de Paita al Marañón hayan dos días de ferrocarril y otros dos días de ferrocarril del Callao á cada uno de los términos de los puertos de Pucallpa, Pichis ó Victoria, Cumaria ó Shahuaya.

El señor PRESIDENTE.—(interrumpiendo) Noto que su señoría está fatigado, continuará el día de mañana.—Se levanta la sesión.

Eran las 7 y 20 p. m.

Por la Redacción.

BELISARIO SÁNCHEZ DÁVILA.



17ª Sesión del viernes 23 de febrero de 1912.

Presidencia del H. señor Tovar

Abierta la sesión con asistencia de los HH. señores Senadores: Barrios, Bezada, Canevaro, Capelo, Cornejo, Durand, Ego Aguirre, Fal-

coni, Flores, Hernandez, La Torre, Lanatta, León, Loredó, Lugo, Mackehenie, Marquina, Medina, Moreyra, Pinto, Pizarro, Quevedo, Revilla, del Río, Solar, Schreiber, Seminario, Serrano, Valencia Pacheco, Valera, Villanueva, Villarreal, Vivanco, Ward M. A.; Echenique y Rojas Loayza, Secretarios, fué leída y aprobada el acta de la anterior.

Se dió cuenta de los siguientes documentos:

OFICIOS

De S. E. el Presidente de la H. Cámara de Diputados, enviando en revisión el proyecto por el que se autoriza al Poder Ejecutivo para celebrar un nuevo contrato para la recaudación de las rentas fiscales.

A la Comisión de Hacienda.

DICTAMENES

Dos de las Comisiones de Hacienda y Principal de Presupuesto, en el proyecto venido en revisión sobre reformas en el sistema de organización de las aduanas de la República.

Quedaron en la Mesa para completarse las firmas.

ORDEN DEL DIA

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

El señor DURAND.—Excmo. señor: En la sesión de ayer iba á leer el cuadro de comparación de los puertos del Marañón, Pichis y Cumaria con relación al de Pucallpa para ver las ventajas de éste ya sea en capacidad y en profundidad del río, ya en el trayecto que debían recorrer las embarcaciones hasta Iquitos, trasportando mil hombres con su material de guerra.

Voy á leer la carta que se refiere á este asunto, antes de leer el cuadro (leyó)

Esto comprueba, Excmo. señor, que por Pichis es necesario poner una verdadera escuadrilla de doce ó mas lanchas para que lleve cada una, 83 hombres y se vé el gran provecho que existe economizando el número de capitanes de buques, y marineros, y luego todas las ventajas que hay en la distancia, hasta el puerto de Nauta, en donde se unen el Maraón y el Ucayali, que debe ser el verdadero objetivo por que es la salida forzosa para el Atlántico. Esto comprueba el pensamiento de un publicista americano, (leyó)

Voy ahora, Excmo. señor, á fundar el dictamen de la Comisión de Obras Públicas que ha sido impugnado por el señor Capelo, referente á las distancias y cifras que ahí he sostenido. Su señoría extrañando me preguntaba, que de donde había yo tomado el precio medio de los kilómetros en las diferentes rutas que había seguido, tanto en la de Cacaracra al Perené, como en la de Paita al Maraón. Aquí tengo en el volumen 8º del Boletín del Cuerpo de Ingenieros detalles minuciosos que no leeré sino someramente, dice: (leyó)

Resulta después del exámen prolijo hecho por el ingeniero José A. Revilla profesional bastante conocido; que el precio medio del ferrocarril, es de 4537 libras por kilómetro. Vease pues, la gran diferencia que hay entre el costo del ferrocarril que termina en el Shahualla que es de 4837 libras por kilómetro, y este precio medio para una línea del mismo ancho de un metro.

También se extraña su señoría de que hubiera señalado el precio sobre los de otros ferrocarriles, precios que figuran en el dictamen que ligeramente voy á citar. (leyó)

Yo no he querido poner en el dictamen esta cifra fabulosa, porque se comprende perfectamente que en esos tiempos había exageración y derroche, razón, por la que tomo el precio de inventario en la época en que se hizo la entrega á la Peruvian (leyó)

Cuatro millones 500 mil soles, es decir que siempre resulta que se subiría de diez mil libras por kilómetro. La prolongación costó á la Peruvian ocho millones.

Es de esta manera, Excmo. señor, como queda una de las cifras que he puesto en el dictamen. Todas ellas han sido perfectamente aprobadas y apoyadas por profesionales de nota.

La línea de la Oroya al Cerro de Pasco (leyó)

Mas adelante dice el señor Revilla (leyó)

Del mismo valor que el que hoy defiende (leyó)

Verá el H. señor Capelo que estos datos no los he inventado ni he puesto cifras antojadizas.

Respecto del ferrocarril de Paita al Maraón, que en una de las sesiones anteriores nos ha demostrado su señoría hay un estudio serio y que lo es, porque los ingenieros que lo han hecho no saben aún como se hacen los presupuestos en el Perú, dicen esos ingenieros en su informe (leyó)

De tal manera, que cuando he puesto 7450 libras, como precio medio del kilómetro en la montaña en el ferrocarril de Paita al Maraón, he dado una cifra exacta apoyada en un documento verdadero.

El señor Capelo nos ha manifestado que la ley de ferrocarriles de 1904, es una ley sabia, y que si el Gobierno la hubiese cumplido, no habría necesidad de discutir el actual contrato.

Yo voy á demostrar que en conformidad con la ley de 1904, el contrato actual es muy superior á los distintos contratos ó formas de llevar á cabo el ferrocarril que se proponían en dicha ley.

El artículo 3º dice (leyó)

Una anualidad fija durante 20 años es pues el valor mismo de la obra; de tal manera que este ferrocarril de 435 kilómetros, al precio de 4597 libras, no al precio del ferrocarril del Maraón de vía angosta, ni el del Perené, sería de cuarenta y tantos millones; tendríamos pues que entregar al contratista actual en 20 años esa cantidad y obsequiarle más porque, con este contrato despues de 20 años queda la obra á favor del Perú ó los contratistas se obligan á devolver todas las subvenciones; de manera que á los 25 años los contratistas entregan el ferrocarril ó devuelven al Perú todas las subvenciones recibi-

das. Conforme á esta ley sabía de 1904 tendrán once millones mas que sacar y 74 años más de explotación.

Pero se me dirá que el objeto de este contrato es darle al concesionario capitales que no tiene, para que pueda emitir bonos y llevar á cabo la obra; pero no es así porque el cumplimiento de la cláusula 5ª tiene que ser después de ejecutados los kilómetros; conforme á la ley de 1904 vamos á ver si tiene tambien estas mismas utilidades el contratista.

Dice la cláusula 5ª (leyó)

De manera que el Gobierno podría contratar con el mismo Mac Cune para que formara la sociedad.

(Leyó las cláusulas 6, 7 y siguientes)

Quiere decir que podrá hacer un empréstito de 31 millones de soles fuera de la República. (leyó)

Esto es, que ha podido hacerse un servicio inferior al que vamos á hacer en la forma ventajosa que señala el contrato. Tiene, pues, la facultad de emitir el empréstito al 8 % para servicio de intereses y amortización; de manera que el Gobierno estaba en condiciones de hacer un contrato á todas luces inferior al que discutimos.

El H. señor Capelo cree que el artículo 1º de este contrato en la parte que señala que el ferrocarril irá á un río navegable en toda época del año por embarcaciones á vapor que tengan cuando menos 5 pies de calado, se había hecho para burlar la ley de ferrocarriles de 1904 que no señala ese calado, sino que simplemente de la ejecución de un ferrocarril á un punto navegable á vapor en toda época del año del río Ucayali á uno de sus afluentes. Evidentemente que cuando se dió esta ley el concepto del H. señor Capelo y de la H. Cámara, estaba que tanto el Pachitea como el Alto Ucayali eran ríos navegables para embarcaciones cuando menos de 5 piés de calado, y sólo bajo este concepto ha podido darse la ley, porque de otra manera habría existido de parte del Congreso, lo que no se puede suponer, dolo en contra del contratista, porque habría sido un engaño dar esa ley á sabiendas de que esos ríos no te-

nían los cinco piés de calado, para obligarlo después á prolongar el ferrocarril. Esto se comprueba con el Diario de los Debates. En esa época el H. señor Capelo creía algo más, creía que hasta el Pichis se podía navegar con embarcaciones de cinco piés de calado. Voy á leer parte de un discurso de su señoría, pronunciado el año 1906 con posterioridad á la ley de ferrocarriles; y aprovecharé de tener á la mano el Diario de los Debates para leer algunas ideas del H. señor Capelo referentes á este punto. (Leyó)

Ya, pues, en 1906 tenía su señoría la idea de que Puerto Bermúdez era un puerto con capacidad para recibir embarcaciones de siete pies de calado. Natural era que su señoría, cuando se discutió el contrato en 1907, no hiciera objeción alguna al artículo 1.º que determinaba que debería irse hasta un punto del Ucayali navegable en toda época del año, por embarcaciones de cinco pies de calado por lo menos. En todo caso la culpa la tiene pues su señoría que oportunamente no tachó este artículo primero.

Respecto de la distancia que hay entre Goyllarisquizga y el Cerro, el último día el H. señor Capelo rectificó los datos que había dado en la tercera sesión y nos presentó los siguientes cálculos que deseo analizarlos, para que se vean los errores en que su señoría incurrió.

Decía su señoría que del Callao á la Oroya había 85 millas, que correspondían á 221 kilómetros en línea recta, lo que daba un coeficiente de 2'500 millas. Este coeficiente lo ha deducido su señoría haciendo operaciones con cantidades heterogéneas, porque si son 85 millas, el número de kilómetros es 157, y el coeficiente debe ser 1'414.

El señor CAPELO. — (Interrumpiendo) ¿Me permite su señoría que le interrumpa?

El señor DURAND—Perfectamente.

El señor CAPELO. — Su señoría es el que está equivocado; lo que yo he hecho es tomar la diferencia de latitud en millas, la diferencia de longitud también en millas, que

són los dos catetos del triángulo rectángulo y he calculado la hipotenuza tomando la raíz cuadrada de la suma del cuadrado de los catetos. Después he dividido el número de kilómetros que tiene la línea del Callao á la Oroya, que son kilómetros construídos que marcan los postes kilométricos, entre las 85 millas, y el cuosiente ha sido 2'600; quiere decir que cada milla del mapa vale 2'600 kilómetros. A cada kilómetro del mapa corresponderá 1'404. Quiere decir que un metro verdadero en ferrocarril dá 1'40 milímetros.

El señor DURAND. — Acepto que tantas millas en línea recta corresponden á tantos kilómetros, pero esas cifras, sumando las millas y los kilómetros hacen variar la situación de los dos lugares, y entonces viene el principio general matemático de que no se pueden hacer sumas con sumandos heterogéneos.

A eso es á lo que me refería.

En seguida su señoría dice: de la Oroya á Goyllarisquizga hay 69 millas, y del Cerro á la Oroya hay 134 kilómetros.

A pesar de la rectificación que hizo su señoría una vez que le dí los datos de que Goyllarisquizga no estaba después del Cerro de Pasco, sino que la línea partía del kilómetro 119 á Goyllarisquizga, indudablemente que su señoría al partir del Cerro, ha cometido un error en sus cálculos de 32%. De la Oroya á Puerto Bermúdez hace la misma operación: 92 millas con 324 kilómetros y ha dado un coeficiente 3'630, y ese coeficiente aumentaría más, en apoyo de las teorías que ha emitido su señoría si se hubiese tomado el trabajo de rectificar las distancias por un ferrocarril, porque ha calculado ya las distancias en el camino que recorre. Así de Tarma á Palca que por el camino antiguo hace 50 kilómetros, cuando en el trazo del ingeniero Wood, hay 70 kilómetros; de Falca á San Ramón 34 y de San Ramón á San Luis 34 que suman 78 kilómetros, por el trazo son 161 kilómetros, un error total de 53 kilómetros.

Pero su señoría no se explica por qué dá ese gran coeficiente, cuando ya se lo ha explicado el que se ob-

tiene por el ferrocarril que atraviesa la pampa de Junín, porque ese ferrocarril no puede ir por la laguna y tiene que hacer una circunvalación por los contornos del lago, cosa que se ha explicado su señoría en el camino del Pichis de gradiente del 5%, y en algunas partes del 8% según la memoria de su señoría del año 1897.

Pero todos esos cálculos de su señoría lo único que hacen es comprobar la tesis que he sostenido. En el ferrocarril de la Oroya toma el punto medio del ferrocarril de la Oroya al Cerro de Pasco, no toma el extremo, puesto que la ley dice que partirá de un punto de la línea de la Oroya al Cerro de Pasco, lo natural es que se tome el punto más inmediato, pero á su señoría le conviene situarlo en medio, alarga así los cálculos con 50 kilómetros, que multiplicándolos llega á los 659 kilómetros que ha sacado con el elevado coeficiente de 3,700; pero su señoría no ha hecho el cálculo siguiente que ha debido hacer, porque esta base la ha tomado en el camino, no bajo la base de las coordenadas geográficas, esto es la longitud y latitud de cada lugar, no teniendo en cuenta que entre los dos lugares hay montañas de por medio que hacen cambiar los cálculos y bajo esa base que ha tomado su señoría tiene que salir error en los cálculos, pero tomando como base las coordenadas geográficas tenemos: (leyó)

Y si venimos al cálculo de su señoría del 40%, tendremos que agregar y resultan 120 kilómetros, y en total sería 420 kilómetros, distancia más corta que los 435 kilómetros.

La Comisión de Obras Públicas ha propuesto 45% en el sentido de aumentar más el cálculo por cualquier error que hubiera, pues con 45% de aumento, de sobra tiene la ruta los 435 kilómetros. Aceptando que fueran los 639 kilómetros que dice el H. señor Capelo, habría su señoría comprobado la tesis de la Comisión de Obras Públicas que quiere demostrar que esta línea, por ningún motivo, costará 20 millones de soles sino más. El H. señor Capelo que se ha esforzado tres días por combatir el dictamen de

la Comisión, ha concluido, pues, por demostrar que la obra costaba más de 20 millones de soles, razón por la cual proceden las modificaciones que están en debate.

El H. señor Capelo no se explica por qué el ferrocarril que vá á Pucallpa sigue al salir de la Oroya rumbo norte, por la Pampa de Junín, atraviesa todo el valle de Huánuco, siempre con rumbo norte, y de Huánuco siguiendo rumbo N.E. y E. llega hasta Pucallpa, cuando perfectamente podía irse desde la Oroya al Oriente con rumbo E. Pero su señoría no se explicaba que siendo Pucallpa el puerto más próximo á la boca del Pachitea y á la del Alto Ucayali, es preferible caminar al principio una gran distancia hacia el N. aprovechando de terrenos descubiertos, de una parte de ferrocarril construido y de valles donde no vá á costar tanto la obra como costaría penetrando desde el primer momento en los valles de la derecha entre selvas y quebradas; lo que unido á estar separada una zona de otra por la cadena oriental, donde es imposible la construcción sin desarrollos á grandes distancias, impide tomar la diagonal no puede ni pensarse en tomar el lado del Pichis, porque existiendo contrafuertes el terreno es tan terriblemente quebrado, tan lleno de riachuelos, alturas y pendientes, que tiene que aumentarse enormemente la distancia. Al otro lado existe la vía de S. á N. que el Huallaga se ha encargado de abrir fracturando uno de los ramales de la cordillera y sólo al pasar por las Pampas del Sacramento se toma una altura al E. del Tulumayo en que hay una cumbre de 1,320 metros, pero como ya se ha avanzado subiéndolo insensiblemente á Tingo María, 900 metros, la gradiente que queda no alcanza ni al 3%.

Su señoría manifestó que nadie ha atravesado esa región, que nadie conoce la Pampa del Sacramento. En los primeros tiempos del viaje de Fitzcarrald á la montaña, comenzó á constituir allí su fortuna tomando los primeros brazos entre las mujeres y niños de los cashibos y combatiendo contra esa tribu.

Después, cuando era Ministro de

Estado el señor José Balta, envió cuatro comisiones de ingenieros que fueron por el Huallaga y por el Ucayali y levantaron planos completos de esa región el año de 1904. Las comisiones eran presididas: la primera por el señor Barrera y Bustamante, la segunda por el ingeniero señor Botto Bernalles, otra por el ingeniero Carbajal y la última por el señor Forselius que llegó hasta la cumbre del Tulumayo, y se desvió por el Aguaytía, por no haber seguido las indicaciones que se le hicieron, porque ya se había hecho una exploración por esa región, cuando el descubrimiento del Aguaytí.

La comisión de ingenieros yankees, ha dictaminado sobre los inconvenientes del Pachitea, manifestando que hay ocasiones en que el Pachitea, no siquiera el Pichis, es atravesado por un hombre sin nadar, de un extremo á otro, en uno de los grandes bajos que existen en ese río. El H. señor Loredó conoce ese informe. Esa misma comisión de ingenieros entró á Huánuco, pasó por el Purumayo, llevaron muchos jóvenes de Huanuco, entre ellos el señor Fernández, que contrajo matrimonio en Pucallpa, y el señor Meza; perecieron en la Pampa del Sacramento ocho indios y un americano, que no sé si habrán perecido, pero el resto de la expedición salió por el Aguaytí, surcó el Pachitea y regresó á Huánuco por el camino del Mairo.

Existen publicaciones y cartas del Prefecto, dando cuenta exacta del regreso de esta expedición.

En seguida, el H. señor Capelo se ha ocupado de que este contrato no tiene otro objeto que el apoderarse de la renta del tabaco. Sin duda su señoría no ha querido leer los artículos que se refieren á este punto. Si ese fuera el objetivo, evidentemente que el Gobierno y el contratista no habrían tenido inconveniente ninguno para entrar en posesión de la renta del tabaco, desde hace mucho tiempo. Se cree que el objeto es el formar una nueva compañía que se apodere de la renta del tabaco, pero cualquiera compañía que se hiciera, tendría que ser siempre, como lo ha previsto la ley, en condiciones más

ventajosas, y así lo dice la ley: (leyó)

Como se vé, Excmo. señor, el objetivo no es apoderarse de la renta del tabaco, porque repito si ese fuera el propósito, nada impediría que desde este momento entrara la compañía á administrar esa renta; no necesita el Gobierno estar esperando la aprobación de este contrato. La compañía que se formase, tendría que ser forzosamente nacional y cualquiera divergencia que hubiese en estos asuntos, sería resuelta, por los Tribunales de la república, conforme á las leyes de la materia. Ojalá todos los contratos que se celebren en el Perú tuvieran una cláusula como ésta. Todas la divergencias se resuelven aquí por los tribunales de la República y todo este contrato está sujeto á las leyes preexistentes, á la ley de ferrocarriles y á las que se dicten en el futuro. No puede haber nada más ventajoso, y ojalá en el futuro los Gobiernos y con ellos los que han combatido este contrato, procedieran con todas estas garantías para el Estado, y que no se hagan caminos ni ferrocarriles sin consultar con la opinión pública, contra el Congreso, sin presupuesto y contra la prensa, como su señoría nos dice que se llevó á cabo el camino del Pichis.

Sería muy largo, Excmo. señor, lo que tendría que hablar en este asunto; pero hay muchos representantes que desean hacer uso de la palabra, razón por la cual voy á procurar terminar brevemente; pero antes de concluir quiero hablar en nombre de los intereses del departamento de Loreto, que dignamente representa el H. señor Ego-Aguirre, que creo que después de mí ha de hacer uso de la palabra; quiero hacer presente á la H. Cámara que ese departamento contribuye á las rentas nacionales con más de cuatro millones de soles; pues solo la aduana de Iquitos produce más de dos millones y medio hace muchos años, y ahí no gasta el país para sostener esa región sino escasamente un millón de soles. Yo creo que hay obligación imperiosa de comunicar ese departamento é incorporarlo á la vida nacional. Esto es justo y es honrado.

Loreto necesita ver sus fronteras guarnecidas, necesita que no dependa de las bocas de los ríos la vida de aquel lugar y que cuando se suprima el libre tráfico de la navegación, Iquitos no tenga que rendirse por hambre como más de una vez ha sucedido; que este ferrocarril le lleve la vida y la independencia, y que esas regiones que traen al erario nacional algunos millones de soles se incorporen al Perú definitivamente. Todas estas razones me obligan á estar en favor del contrato en debate.

El señor EGO-AGUIRRE.—Excmo. señor: A no haber mediado la circunstancia de la alusión hecha el día de antier por el H. señor Capelo, respecto á mis procedimientos como Ministro de Fomento, no me habría esforzado en tomar parte en el debate. Tenía el más firme propósito de no hacerlo, porque una experiencia dolorosa, me ha enseñado el poco aprecio que entre nosotros tiene una convicción aún cuando ella sea fruto de un estudio maduro. Ese convencimiento ha dejado en mi espíritu la persuasión de la ineficacia de esas convicciones, cuando desgraciadamente el ambiente político se encuentra caldeado á muy elevada temperatura. Es muy fácil, Excmo. señor, proyectar sombras, suscitar desconfianzas, restar adhesiones por los métodos de la intimidación ó por el temor al qué dirán, esa tarea es más fácil que estudiar un asunto relacionado con los problemas nacionales y tener la entereza suficiente para sostener sus convicciones. Muy grande ha de ser pues, el deber que creo cumplir cuando tercio en el debate, prescindiendo de estas consideraciones, y voy á hacerlo, á fin de situar la discusión en el terreno único en qué á mi juicio debe estar. Desde luego es indispensable tener un punto de partida, tanto para los que impugnan el proyecto, como para los que lo defienden, y este punto de partida que ha de colocar á ambos bandos en un mismo plano, no puede ser otro que la ley de ferrocarriles de 1904. Esa ley de cuyo mérito ya no podemos dudar, pues hemos oído el juicio justiciero del H. señor Capelo, respecto

de sus bondades; esa ley dispuso que se construyeran tres ferrocarriles, fijó puntos especiales para esas construcciones, estableció la preferencia respecto de una de ellas, y autorizó al Ejecutivo para contratar la construcción.

En la administración anterior, se ejecutaron dos de los ferrocarriles que se podían construir el de la Oroya á Jauja y Huancayo y el de Sicuani al Cuzco; y viene en este momento á mi memoria, respecto de dichos ferrocarriles, toda la oposición que merecieron á los que nunca descansan en criticar los procedimientos del Gobierno. Esos ferrocarriles están prestando importantes servicios al país y hoy las dudas que ayer se amontonaron han desaparecido. ¡Bien por esa administración que supo cumplir con su deber! Corresponden á la administración actual los estudios que se mandaron hacer y que se han terminado, de la línea de Paita al Marañón. Se ha cumplido con la autorización para contratar esa obra y así mismo se han terminado los estudios del ferrocarril que va de un punto de la línea de Juliaca á un punto navegable en uno de los ríos del sur y se están haciendo actualmente los estudios del ferrocarril de Huancayo á Ayacucho.

Esta ley, Excmo. señor, ha sido totalmente cumplida; salta solo como objeción formidable contra este Gobierno, que el ferrocarril al Ucayali no se haya ejecutado. ¿Pero por qué no se ha construido ese ferrocarril? Notables y conocidos de todos son los esfuerzos de la administración anterior y de la actual, para obtener la realización de ese propósito y no se diga, Excmo. señor, que ese propósito no era un anhelo nacional; está en la conciencia de todos los señores que me escuchan, que en realidad la construcción del ferrocarril al Ucayali es un anhelo nacional, y ese anhelo era necesario cumplirlo.

Inspirándose en estos propósitos y respetando ese anhelo, tanto el anterior como el actual Gobierno, han hecho cuanto era posible hacer para llegar á su realización.

Así fué, que primero se proyectó la contratación de un empréstito para la construcción de este ferro-

carril. La oposición luchó tenazmente contra esa idea. Si no venció por el número de sus votos, por lo menos infiltró en la opinión pública la desconfianza para llevar á cabo esa operación de crédito, la que no pudo realizarse.

Vino después el contrato Mac Cune y tampoco pudo ser cumplido; después veremos porqué. Por último, Excmo. señor, estamos discutiendo hoy mismo este asunto. Si los legisladores de 1904, se hubieran imaginado alguna vez, que ocho años después de dictada la ley, el ferrocarril al Ucayali no era un hecho, habrían perdido toda esperanza de progreso para el país.

¿Pero por qué no se ha ejecutado el contrato Mac Cune? Simple y sencillamente, Excmo. señor, por que lo que cuesta dos no se puede hacer con uno. Esta es la razón fundamental, la razón verdadera, por la que ese contrato no ha podido ser ejecutado.

Y surge aquí, que yo me ocupe, Excmo. señor, de la cuestión preciso en materia de construcción de ferrocarriles. Para llegar á ese precio pueden emplearse dos medios, indirectos desde luego, porque como no soy técnico, no puedo emplear otro género de procedimientos. Uno de esos métodos consiste en saber el costo por kilómetro de los ferrocarriles del Perú y deducir de allí el costo probable de este ferrocarril. Otro consiste en establecer cierta relación de costo proporcional entre el costo de un ferrocarril de vía ancha y el costo de un ferrocarril de vía angosta.

Esto me obliga, Excmo. señor, como he dicho, á referirme á la construcción de otros ferrocarriles. El ferrocarril de Huancayo á Ayacucho tiene aproximadamente un costo kilométrico de 9 á 10 mil libras, y digo aproximadamente, porque no tengo el dato preciso. El ferrocarril de Yonán á Chilate fué estudiado calculándose el costo kilométrico en 4 mil y tantas libras y de Chilate para adelante en 5 mil y tantas; el costo kilométrico de ferrocarriles de vía angosta nos dá cifras que todas ellas se aproximan á 4 ó 5 mil libras por kilómetro. Con estos datos será fácil, Excmo.

señor, establecer cuál es el valor del kilómetro del ferrocarril al Ucayali.

Se ha dicho, Excmo. señor, que no hay estudios preliminares de esta obra y yo creo que debo rectificar este concepto. Los estudios preliminares se hicieron, fueron presentados al Gobierno y aprobados por éste; constan de un estudio hecho sobre el terreno con alturas, de un cálculo aproximado y de la fijación de los dos extremos de la vía que son Pucallpa y Goyllarisquiza. Contra esos estudios se ha objetado que no están encuadrados dentro de las exigencias establecidas en la reglamentación de obras públicas y yo creo que en realidad dichos estudios no están dentro de ese marco, pero es evidente que por lo menos podrán estimarse como un reconocimiento general de la vía que permite apreciar su extensión kilométrica. Esa extensión está calculada en 400 y tantos kilómetros, pongamos números redondos 450 kilómetros entre los dos extremos de la vía. Ahora bien, si multiplicamos la extensión kilométrica por el costo de los ferrocarriles de vía ancha, llegaremos á una suma evidentemente muy superior á dos millones de libras y si hacemos la multiplicación con el precio por kilómetro de la vía angosta, llegaremos también á una cifra superior á dos millones de libras. De aquí resulta el hecho incuestionable de que si en el contrato se estipulaba como pago del precio de la obra, dos millones de libras y ésta costaba suma mayor, la imposibilidad de ejecutarla era manifiesta.

Tengo aquí un apunte de lo que era el contrato Mac Cune en 1907 y de lo que es en la actualidad dentro de las modificaciones proyectadas. Veamos qué recibía Mac Cune en 1907 y qué entregaba al Estado, y veamos después qué vá á recibir ahora y qué va á entregar. Creo que situando la cuestión en este terreno, el asunto se verá con toda claridad. Conforme al contrato de 1907, que dicho sea de paso, fué aprobado por unanimidad en esta Cámara, el Gobierno se obligaba á subvencionar la línea en bonos por el valor nominal de dos millones de libras. ¿Qué recibía el concesionario cuando estos bonos fue-

sen puestos á su disposición? No recibía evidentemente dos millones de libras. ¿Por qué? Porque tenía que colocar los bonos en el mercado, practicando una operación de crédito que le permitiese levantar dinero en cambio de los bonos, y esa operación en ningún caso podría permitirle obtener una cantidad mayor de un millón ochocientas mil libras. Esto quiere decir, que la colocación de los bonos en las mejores condiciones posibles para el concesionario, habría representado una colocación al 92%; y no hay que olvidar una circunstancia que tiene que influir en esta operación de crédito: no recibe el contratista la totalidad de los fondos, recibirá los fondos parcialmente á medida que vá ejecutando la obra y á mi me parece algo difícil que los capitalistas se resignen á entregar su dinero con bonos que van á recibir sucesivamente. La operación de crédito se consigue, pues, cuando la totalidad de los bonos se ponen á disposición del concesionario, pero cuando se le entrega parcialmente y hay la posibilidad de que puede llegar el caso de que quien se los entrega no continúe entregándolos, entonces ya la colocación de los bonos no se efectúa al 92%; las condiciones de la colocación tienen que ser usurarias y si es así, no tendrá entonces el concesionario el millón ochocientas mil libras, sino una cantidad mucho menor.

¿Qué más recibe? El derecho al uso de una faja de terreno á un lado y otro de la línea. Suponiendo Excmo. señor, que esos terrenos fueran de libre disposición, tendríamos nosotros que la faja á recibirse representaría más ó menos 24,000 hectáreas, que en 1907 representaban para el contratista un valor de 12,000 libras, calculando á razón de 5 soles la hectárea. Pero el Congreso Nacional, posteriormente ha creído conveniente reducir el precio de sus tierras de montaña de 5 soles á 1 sol, entonces el concesionario no recibirá 12,000 libras sino que recibirá 2,400 libras.

Y este cálculo que se refiere á la faja de terreno á cada lado de la línea, es también aplicable á las 3,000 hectáreas que deben entregarse por cada kilómetro que se

construya de línea ferrea. En buena cuenta, el concesionario recibiría por esto dos millones trescientas ochenta y siete mil libras, conforme al precio de 5 soles por hectarea; pero si recibe esos terrenos conforme al precio actual, entonces esa cifra queda rebajada á un millón novecientas mil libras. Y si el ferrocarril cuesta más de dos millones de libras, ¿cómo es posible creer que se persigue algún otro propósito que no sea el interés nacional? ¿Es posible suponer que un negociante haga un negocio que es de pura pérdida? El argumento tiene una fuerza irresistible, pero la explicación es clara: se trata del aprovechamiento de un millón de hectáreas de terrenos de montaña, cuya explotación compensará cualquier sacrificio que pueda hacer el contratista.

Véase pues, cuales son las diferencias esenciales que hay entre el contrato Mac Cune en 1907, y el mismo contrato en la actualidad.

Esto con relación á lo que recibirá. Véamos ahora el asunto con relación á las otras modificaciones.

Otra de las modificaciones es la que permite emplear la gradiente del 5 % en determinada sección. En los términos en que este asunto ha sido aprobado en la Cámara de Diputados, el pedido que á primera vista se divisaba, respecto á esa autoridad, para usar 5 % de gradiente ha desaparecido por completo, porque en la Cámara de Diputados se ha aprobado que esta gradiente solo se adoptará en el lugar en donde han demostrado los ingenieros que es imposible disminuirla; es decir que se limitará solo á una sección determinada, situada entre Goyllarisquizga y la boca del río Tusse, estas son las modificaciones y no sé, Excmo. señor, por qué á propósito de este asunto tan sencillito, que no tiene la gravedad con que se le quiere presentar, la Cámara le ha consagrado seis sesiones y ha tenido el placer durante ellas, de escuchar dos extensos discursos.

Pero, Excmo. señor, se ha arguido que el Gobierno ha faltado á su deber, que él ha debido de rescindir ó declarar la caducidad del contrato. Desde luego hay cierta confu-

sión puramente legal entre estas dos palabras: la rescisión comprende acuerdo de partes ó sentencia judicial, y la caducidad quiere decir que no se ejecute este ferrocarril, y si el Gobierno por una ley se le ordena que haga ese ferrocarril, y por un contrato se le impone que lo haga en tales condiciones, no sé, como cumpliendo con su deber pueda declarar la caducidad del contrato. Fijados como quedan las diferencias esenciales que se introducen en el contrato Mac Cune, debo ocuparme, aun cuando sea ligeramente del trazo de la línea.

El H. señor Capelo nos ha preconizado las ventajas de la línea á Puerto Victoria. A este propósito se ha ocupado extensamente de la forma como el Gobierno ha atendido la conservación de esa vía y ha formulado algunos cargos; creé su señoría que ha habido cierta predisposición, cierto espíritu de oposición sistemática contra esa vía. Yo debo procurar que no continúe su señoría con esta creencia; por mí, se decir que he hecho cuanto esfuerzo ha sido imaginable para atender á la conservación del camino del Pichis. Creo que todos los caminos en el país deben conservarse, buenos ó malos, ese es deber del Gobierno, porque los gobiernos no son demolidores, son conservadores, y no creo que el señor Capelo tenga razón sería para afirmar lo contrario. Yo comprendo el encariñamiento que él tiene por esa obra, respeto su actitud, porque en verdad esa vía ha prestado importantes servicios al país y los continuará prestando, pero de ahí á deducir que es por ahí por donde debemos ir al Oriente, hay una gran distancia.

Hay un hecho, Excmo. señor, que demuestra que esa vía no puede servir para ningún fin estratégico, ni tampoco para ningún fin comercial. Recuerdo mucho la expedición militar confiada al coronel Yesup, en una época en que en Loreto algunas personas no a vecindadas ahí, levantaron la opinión y se declararon en estado federal. El Gobierno creyó conveniente despachar por la vía del Pichis una expedición militar, que no pudo pasar de San Nicolás y entonces la tropa le puso

á ese lugar el nombre de Pampa del Hambre. Con posterioridad los gobiernos siempre procurando facilitar el desarrollo de esa vía han enviado algunas expediciones militares; una vez se trataba del envío de 160 hombres que iban al mando del actual sub jefe de Estado Mayor, coronel Alcalá y fué una verdadera campaña, el viaje á pesar de las precauciones, el acarreo de víveres en el camino fué casi imposible y por fin se llegó á Puerto Bermúdez y se pudo trasladar la tropa en dos pequeñas lanchitas en las que se colocó á los soldados hasta en las toldillas, porque la capacidad de la lancha era muy pequeña.

Se vé, pues, Excmo. señor, que cuando se habla de una vía estratégica al Oriente no puede pensarse en la del Pichis; ésta tiene otra importancia; creo que si se prolongara más allá sería más importante pero no ha llegado hasta hoy ese momento. Pero juzgando como es la vía, no puede prestar servicios estratégicos de ninguna clase.

En cuanto á servicios comerciales, la plaza de Lima, desgraciadamente no puede enviar á Loreto por esa vía mercadería de ninguna especie. Esa es la razón por la que languidece la vía del Pichis y por que la colonización ahí se hace difícil, por más grandes que sean los esfuerzos de los marinos á los que se confían las lanchas, las que en muchas ocasiones no pueden llegar á Puerto Bermúdez.

Pero todas estas dificultades podrían salvarse á juicio del H. señor Capelo, si la vía ferrea llegase á Puerto Victoria á donde cree su señoría que es posible comenzar en forma regular la navegación á vapor. Esto me conduce á examinar que es lo que debe entenderse por navegación regular de los ríos.

No basta Excmo. señor, surcar un río en una canoa, no basta surcarlo en una embarcación á vapor de pequeñas dimensiones y calado; no basta que en época determinada del año se logren vencer las dificultades y corrientes de un río; un río para ser navegable de un modo regular, necesita tener un calado, una profundidad que permite en cualquier momento la navega-

ción por embarcaciones que tengan tonelaje bastante para conducir carga y pasajeros. Pero cuando se trata de pequeñas embarcaciones que puedan conducir carga en pequeña cantidad y pasajeros sentados en bancas, entonces no se puede hablar seriamente de que un río es navegable. Esto ocurre en el Pachitea. Una vez que se sale del Pachitea y se llega á Chonta Isla, que está á unas cuantas leguas de la boca, es imposible seguirlo, por tener fuertes corrientes, hasta siete millas de velocidad, y hay también vueltas forzadas entre ellas la de Shiva ya, que debe recordar el H. señor Capelo, que pocas veces se pasa sin dificultad; hay necesidad para poder surcarla, de amarrar la embarcación al bosque.

Hay, pues, en ese río, fuertes corrientes y vueltas forzadas que imposibilitan el surcarlo.

Esto que pasa con el Pachitea también pasa con el alto Ucayali, de ahí que por la deficiencia de la navegación de estos ríos, no haya sido posible señalar como término del ferrocarril Puerto Victoria, ni un puerto que esté situado en el alto Ucayali.

Muchos estudios é investigaciones se han hecho en Iquitos, respecto de este asunto.

Los prefectos se han afanado constantemente en obtener datos del todo ciertos, respecto de la navegación en el alto Ucayali y en el Pachitea.

Esos estudios dieron resultados negativos, y al fin se abre paso en Lima, que desgraciadamente está lejos de Loreto, y que continuará mucho tiempo lejos, el concepto de que llevando el ferrocarril á un punto del alto Ucayali ó del Pachitea no se soluciona el problema del oriente.

Además de estas razones que obligan á llevar la línea á punto verdaderamente navegable, hay otra razón, y es la de la estabilidad de la línea.

No es posible que se construya un ferrocarril, cuya conservación demande del capitalista suma semejante á su costo, como pasa tratándose de algunos caminos, porque un camino que cuesta 60 mil libras é impone para su conservación un

gasto anual de 9 mil libras, resulta exajeradamente caro, y no es por falta de voluntad, sino por la naturaleza de los terrenos; terrenos hay que se deslíen con la lluvia como si fuesen de azúcar y hay lartrados de caminos hecho con cascajo y piedras que por la acción de las lluvias se convierte en lodo. ¿En estas condiciones se puede pretender conducir la línea del ferrocarril por esa clase de terreno? Habría que comenzar por formar el subsuelo, lo que demandaría un esfuerzo que el Perú no puede hacer, mientras que llevándose la línea por Goyllarisquizga hasta encontrar Tingo María para descender sobre el oriente se marcha sobre terreno sólido, estable, inconvmovible que no se derrite con la lluvia ni se forma fango en él y así será una realidad la traslación al oriente en forma rápida y conveniente para los pasajeros.

Se nos ha dicho, Excmo. señor, que no hay oriente, que hemos cedido todo el oriente á nuestros vecinos, que para qué vamos á hacer este ferrocarril, qué es lo que vamos á defender, ni cuáles los intereses que allí tenemos. El oriente existe, Excmo. señor, existe lleno de vitalidad, lleno de ansia de progreso, lleno de ofrecimiento para el porvenir; el oriente está representado por una ciudad que rinde al país enormes sumas de dinero, cuyo movimiento comercial es asombroso, que tiene á su disposición enorme cantidad de lanchas que representan la gran extensión navegable de esa región, pues solo el Ucayali tiene 7 mil y tantas millas de curso y 74 afluentes. No hablo aquí del Putumayo ni del Napo, ríos que quedarían completamente abandonados si fuéramos al oriente por Puerto Victoria. El oriente existe, pues. Excmo. señor, para bien de la República y le pido al Congreso que no lo abandone por más tiempo, que quebrante de una vez la muralla enorme que lo destruye, que rompa esa muralla que separa el oriente del resto de la República.

El señor PRESIDENTE.—Siendo la hora avanza, se levanta la se-

sión, quedando con la palabra el señor Ministro de Fomento.

Eran las 7 y 30 p. m.

Por la Redacción.

CARLOS CONCHA.



18ª Sesión del sábado 24 de febrero de 1912



Presidencia del H. señor Tovar.

Abierta la sesión con asistencia de los honorables señores Senadores: Barrios, Bernales, Bezada, Canevaro, Capelo, Durand, Ego-Aguirre, Falconí, Fernández Dávila, Flores, Hernandez, La Torre, Lanatta, Leguía, León, Loredó, Lugo, Mackebenie, Marquina, Medina, Pinto, Pizarro, Quevedo, Revilla, Del Río, Schreiber, Seminario, Serrano, Valencia Pacheco, Valera, Villareal, Villanueva, 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 Justicia:

Comunicando haberse trascrito á la Corte Superior de Arequipa el oficio que se le pasó, á pedido del H. señor Pinto, acerca del juicio criminal que se sigue contra el exsubprefecto de Tarata don Darío Valcárcel.

Con conocimiento del H. señor Pinto, al archivo.

Participando que se ha pedido á la Corte Superior de Lima, copia del exhorto librado por el juez de primera instancia de Tarma, para que el H. señor Capelo preste declaración en el juicio seguido á las autoridades de esa provincia por abu-