

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 pais 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-

sas cometido con los indígenas de la localidad.

Con conocimiento del H. señor Loredó, al archivo.

Informando en el pedido formulado por el H. Sr. Leon, para que se acelere la tramitación del juicio que se sigue en Iquitos contra don Martín Bardales.

Con conocimiento del H. señor Leon, al archivo.

Trascribiendo la respuesta del Presidente de la Corte Superior de Lima con referencia al pedido formulado por el H. señor Capelo, sobre los abusos que se cometen con los presos el alcaide de la Cárcel de Guadalupe.

—Del señor Ministro de Gobierno, manifestando que para emitir informe en el pedido del H. señor Capelo relativo á los motivos que han originado la prisión del señor Oreste Ferro, ha dispuesto que previamente lo verifique el jefe de zona que instruye el sumario correspondiente.

Al archivo ambos oficios, con conocimiento del H. señor Capelo.

—Del señor Ministro de Fomento, contestando al oficio que se le dirigió á pedido del H. señor Cabrera insinuándole la conveniencia de que se subvencione con Lp. 200.0.00 las obras de pavimentación de la plaza de armas del Cuzco.

Con conocimiento del H. señor Cabrera, al archivo.

—De SE. el Presidente de la H. Cámara de Diputados, comunicando que esa H. Cámara ha aceptado las modificaciones introducidas por el Senado en los pliegos extraordinarios de egresos del presupuesto general.

—De los señores Secretarios de la misma H. Cámara: comunicando haber sido aprobada la redacción de la ley, por la cual se modifican algunas disposiciones de la ley de elecciones municipales vigente.

A sus antecedentes.

Participando que esa H. Cámara, á iniciativa del H. señor César A. Alcántara, ha acordado invitar al Senado á celebrar sesión de Congreso el día que tenga á bien designar, con el objeto de ocuparse de la renuncia del delegado de la mayoría ante la Junta Electoral Nacional, H. señor Luis F. Villarán y proceder á la elección del que debe reemplazarlo, en caso de ser aceptada dicha renuncia.

A la orden del día.

DICTÁMEN

De la Comisión Principal de Presupuesto, en el proyecto venido en revisión, por el que se consignan algunas partidas en el pliego extraordinario de ingresos del presupuesto general para el presente año.

A la orden del día.

Pasaron también á la orden del día los dictámenes de las Comisiones de Hacienda y Principal de Prel supuesto, en el proyecto sobre reforma de la organización de las aduanas de la República, que quedaron en Mesa en la sesión anterior.

PEDIDOS

El señor LEON.—Excmo. señor: considero un deber imperioso para mí, instruir al Senado de lo que ha ocurrido ayer en la Cámara de Diputados, respecto de la ley de elecciones municipales, por que á pedido de uno de los señores diputados se dispensó al dictamen de la Comisión de Redacción de llevar la firma requerida por el Reglamento, y se aprobó la redacción presentada con solo la firma del Sr. Flores, miembro de esa comisión. A la vez, se acordó remitir al Senado la redacción así aprobada sin esperar la aprobación del acta. Yo no me explico, Excmo. señor, este procedimiento que lo considero contrario al reglamento, por que este exige que cuando se presenta un dictamen con firmas incompletas, quede en Mesa; jamás, al menos que yo recuerde, ha ocurrido, lo que ha pasado con el dictamen de la Comi-

sión de Redacción porque por la naturaleza del dictamen es necesario que vaya cuando menos con la firma del presidente de la comisión y de uno de sus miembros.

Esto es tanto mas extraño, Excelentísimo señor, cuando que se trata de una ley en la que el 16 de enero de este año, la Cámara de Diputados acordó que no insistía respecto de lo acordado en el Senado, y ha pasado mucho mas de un mes sin que estuviera expedita la redacción. Como sabe el Senado la Secretaría de cada Cámara corre con los proyectos de redacciones, respecto de las leyes que terminan en la respectiva Cámara; de manera que la Secretaría de la Cámara de Diputados era la que corría con la redacción de la ley de elecciones municipales, y ha pasado, desde el 16 de enero hasta el 23 de febrero, sin que estuviera expedita la redacción.

Debo agregar que ese proyecto de redacción se me entregó á mí en mi estudio, no en la H. Cámara, á donde debió venir, para ver si lo encontraba conforme, y fué preciso que hiciera importantes correcciones á graves defectos que tenía. Después de estas correcciones debía ponerse en limpio y venir á la firma del presidente de la comisión. Eso sucedió ayer. Pues ayer mismo, sin que motivo alguno justificara la aprobación del proyecto, en forma tan inuitada, se firmó por uno de los miembros de la Comisión de Redacción, por el señor Flores, y se aprobó esa redacción sin la firma del presidente de la comisión que la había corregido, remitiéndose inmediatamente al Senado, probablemente para que procediese del mismo modo.

Yo no sé si el Senado juzga que debe proceder del mismo modo dispensando el dictamen de la firma del Presidente de la Comisión de Redacción, que repito lo ha corregido con el mayor celo. Yo no pido nada Excmo. señor, respecto del procedimiento; pido simplemente que conste lo que ha ocurrido y envío á la Mesa, agradeciéndole que haya tenido la cortesía de poner en mis manos, esta redacción, que la encuentra conforme, porque está corregida por mí, para que la H. Cá-

mara se pronuncie respecto de ella.

El señor PRESIDENTE.—Yo creo que el H. señor León, por deferencia á su Cámara y por la circunstancia de que ese documento ha sido corregido por su señoría no le negará su firma, desde que es obra suya; me parece que eso sería lo mas conveniente ya que no podemos corregir las irregularidades que se cometen en la otra Cámara.

El señor LEÓN.—Por deferencia á la H. Cámara he hecho esta exposición y declaro que encuentro conforme la redacción. Esto me parece que es suficiente para que la H. Cámara se pronuncie respecto de ella si lo tiene á bien.

El señor REVILLA.—Estando el dictamen de la Comisión de Redacción con firmas incompletas yo creo que lo mas conveniente en este caso es cumplir con el Reglamento, dejando dicho dictamen en Mesa, para que los demas miembros de la comisión pongan sus firmas hasta el día de mañana.

El señor PRESIDENTE.—Queda en Mesa hasta que se completen las firmas.

El señor CAPELO.—Tengo aquí dos reclamaciones, una de la provincia de Yauyos y otra de la del Dos de Mayo; ambas se refieren á abusos de las autoridades políticas, que han dado lugar al enjuiciamiento por el damnificado y á la prisión del subprefecto de Yauyos, puesto que se trataba de tres personas asesinadas.

Cuando ya la Corte Superior conocía en el asunto y estaba en la cárcel el culpable, cumpliendo órdenes del Gobierno, resultó ejerciendo la jurisdicción militar un jefe del ejército con el solo objeto de soltar á ese subprefecto de la cárcel y despues de soltarlo inhibirse, diciendo que no le correspondía conocer en el asunto.

En el Dos de Mayo, los señores que presentan esta reclamación no han llegado todavía, apesar de todas sus gestiones al respecto, á conseguir hasta ahora auto alguno, ni

providencia alguna, porque hay una verdadera denegación de justicia.

Yo pido, pues, Excmo. señor, que se remita estos recursos al Ministerio de Justicia, á fin de que, con el informe del Fiscal de la Nación de la Corte respectiva, se sirva informar sobre el estado de estos dos expedientes.

El señor PRESIDENTE.—Será atendido el pedido de su señoría.

El señor CAPELO.—Tengo aquí además este telegrama de San Ramón, contra los abusos que comete el teniente gobernador Vega en La Merced, Dice: (leyó)

Como aquí se trata, Excmo. señor, simplemente de garantías que el Gobierno debe dar á todos los ciudadanos, todo se reduce á hacer un telegrama, que es posible hacerlo inmediatamente, al prefecto de Junín, para que dicte las medidas del caso, y desde que se trata de poner remedio á esta situación, pido que este telegrama se remita al señor Ministro de Gobierno, y que se publique, á fin de que esas garantías se hagan efectivas.

El señor PRESIDENTE.—Será atendido el pedido de su señoría.

ORDEN DEL DIA

Sesión de Congreso

Leído el oficio de los señores Secretarios de la H. Cámara de Diputados invitando al Senado á celebrar sesión de Congreso el día que tenga á bien designar, S. E. propuso y la H. Cámara acordó, que se señalara el día jueves próximo para que tuviera lugar dicha sesión.

(Ingresaron á la sala los señores Ministros de Fomento y de Relaciones Exteriores)

Proyecto, en revisión, sobre el ferrocarril al Ucayali.—Continúa el debate.

El señor PRESIDENTE.—Estando presente los señores Ministros, continúa el debate del proyecto en revisión sobre reforma del contrato de construcción del ferrocarril al Ucayali. El señor Ministro de Fomento puede hacer uso de la palabra.

El señor MINISTRO DE FOMENTO.—Excmo. Señor: He escuchado con la atención que merece el discurso pronunciado por el H. señor Capelo, objetando las modificaciones al contrato del ferrocarril al Ucayali, remitido por el Supremo Gobierno. Y lo he escuchado con atención, porque el H. señor Capelo me merece mucha consideración, tanto por su talento, como por la ilustración con que trata todos estos asuntos. Pero, Excmo. señor, en el curso del debate me he formado este concepto respecto del móvil que tiene su señoría al oponerse á este contrato, y supongo que se lo habrá formado también la H. Cámara: á través de todos sus conceptos y todos sus argumentos, se nota, Excmo. señor, en el H. señor Capelo, un sentimiento de nostalgia hacia la vía central, porque cree su señoría que con el trazo del ferrocarril al Ucayali por la vía de Huánuco y del Huallaga, va á abandonarse por completo la vía del Pichis, que ha formado en la vida pública del H. señor Capelo, uno de sus ideales y de sus anhelos que ha perseguido con tezon; pero si su señoría se convence de que la vía del Pichis no vá á ser abandonada, que el Gobierno le consagrará sus atenciones y que hay un ferrocarril que el H. señor Capelo deberá estimar como el primer tramo de esa ruta, puesto que la ley ordena la construcción de un ferrocarril á puerto Werthemann, convenirá en que no tiene razón para esa oposición tan ruda á las modificaciones en debate.

No se explica de otra manera la variación que su señoría ha sufrido en el curso de su peroración; en efecto principió por manifestarnos que no había Oriente, que todo lo habíamos perdido, que todo lo habíamos entregado en los tratados con el Brasil y Bolivia. Cuando oí expresar

este pensamiento al H. señor Capelo y que lo expresó con acento desconsolador, yo creí que su señoría lógicamente iba á concluir que no debía hacerse ferrocarril al Oriente, pero no ha sucedido así, porque su señoría dominado por la idea de la Vía Central, ha ido variando de concepto y ha concluido porque el ferrocarril al Oriente debe hacerse, pero no por la ruta propuesta, sino por la ruta central, es decir que debe irse forzosamente á puerto Victoria.

Antes de ocuparme de combatir este concepto de su señoría, creo de mi deber manifestar q' la aseveración de su señoría de q' no tenemos Oriente, parece envolver una responsabilidad que pesa de una manera más directa sobre la administración actual. Yo no acepto ese cargo, porque esta administración no ha recojido sino lo q' encontró sembrado, ha encontrado hechos consumados, nuestras posesiones en Oriente no estaban perfectamente definidas, y aquí viene bien la frase del H. señor Capelo, nosotros hemos tenido siempre fronteras pintadas; de manera que cuando el Gobierno en circunstancias angustiosas se vió precisado á entrar en negociaciones con el Brasil, ya encontró perfectamente definidas las posesiones de ambos países.

El Gobierno actual lo único que hizo fué tener la entereza suficiente para devolver al país su tranquilidad, para que desaparezca ese estado de incertidumbre que reina en nuestras posesiones orientales y que nuestros caucheros gozaran de tranquilidad y prosperidad, y cesaran esos tiempos en que eran sacrificados sus intereses ante esa situación incierta é indefinida. De ahí que si bien el departamento de Loreto ha visto con dolor la pérdida de esos territorios, al mismo tiempo ha comprendido que las negociaciones con el Brasil ponían término á esa situación, que no hacía más que perjudicar los intereses de ese departamento y del país entero.

Es necesario, pues, Excmo. señor, tomar las cosas como son, y por eso el Senador que habla y que antes tuvo el honor de representar á Loreto, no vaciló y con entereza dió su voto

aprobatorio al tratado de límites con al Brasil. No me ocuparé de nuestra cuestión de límites con Bolivia, porque poco tendría que decir, puesto que ese asunto fué definido por el laudo pronunciado por la Argentina; y me parece que no es conveniente ocuparnos de asuntos que han terminado por medio de tratados definitivos, y más que todo por las buenas relaciones de amistad que hoy conservamos con esos países, uno de los cuales en nuestra hora angustiosa, nos dió pruebas de verdadero afecto y amistad.

Haciendo, pues, esta rectificación, Excmo. srñor, voy á ocuparme de las objeciones que el H. señor Capelo ha hecho en su discurso. El H. señor Capelo no se concretó á las tres modificaciones que estaban en debate, que era la modificación del ancho de la línea, á un metro, como punto de partida, el sitio de Goyllarisquizga y la del camino á Chanchamayo, entró á hacer apreciaciones generales sobre el contrato Mac Cune, que fué aprobado por el Congreso en 1907. Al ocuparse de este asunto, el H. señor Capelo, trató de las concesiones de 1902 y 1903, otorgadas á Mac Cune, concesiones que dijo su señoría que habían sido burladas por el contratista, en 1907; pero Excmo. señor, ya no hay necesidad de ocuparse de esas concesiones, porque aprobado el contrato Mac Cune el año 1907, para la construcción del ferrocarril al Ucayali, no tendría objeto ya ocuparse de esas concesiones; el Congreso aprobó por unanimidad de votos ese contrato, y no debemos sino atenernos al texto de él; pero su señoría al hablar del contrato Mac Cune, dijo que debía haberse procedido á rescindir ese contrato, que según los términos contenidos en él, había caducado; bien, Excmo. señor, para que hubiese rescisión del contrato Mac Cune, había necesidad, según la cláusula 10.^a que voy á dar lectura: (leyó)

Como se vé, Excmo. señor, el contrato se celebró á fines de 1907, y tenía de plazo según la ley, un año para comenzar la construcción. Bien, Excmo. señor, Mac Cune tenía que buscar los capitales para la construcción de ese ferrocarril ó lo que es lo

mismo formar la empresa en Estados Unidos para llevar á cabo esa obra. El Senado sabe que el año 1908, si mal no recuerdo, se produjo en Estados Unidos y en todos los países del mundo una crisis económica, que por su extensión se le llamó mundial, crisis económica que impidió á Mac Cune, realizar sus propósitos, y que según una de las cláusulas del contrato, debía estimarse indudablemente como de fuerza mayor, pero aunque así no se estimase, no era razón suficiente en mi concepto, para que se rescindiese un contrato, cortando la oportunidad de que nosotros pudiéramos realizar nuestro sueño, cual es la construcción de la línea al Oriente.

Por otra parte, Excmo. señor, en los años siguientes, todos sabemos la situación difícil y crítica por la que atravesó el país, tuvo que solucionar la cuestión de límites con Bolivia y después con el Ecuador, que nos puso al punto de una declaración de guerra. Bien, Excmo. señor, ¿era posible que en esta situación, Mac Cune pudiera llevar adelante su contrato? Imposible, Excmo. señor, porque en esos momentos, los capitales huyen, los capitales se esconden y la desconfianza se apodera de todos los centros bursátiles y financieros; de tal manera que esta operación es difícil llevarla á cabo, con tanta más razón, que el pago que debía hacer Mac Cune por las secciones del ferrocarril, se hacía por bonos, y estábamos pues en esa situación difícil, de llegar casi al borde de una guerra, y no estábamos para poder lanzar bonos para pagar el ferrocarril; y además, aunque hubiesemos lanzado esos bonos, seguramente no se hubiesen cotizado en la plaza europea. Era imposible pues, que en esa situación, el contratista de una obra que se vá á pagar en papel, pudiera llevar á cabo operación de alguna clase y por tanto no podía ser honrado exigir á un contratista que pagase la ejecución de una obra, que sólo por día tomarse á un precio despreciable.

Estas razones tuvieron que pesar en el ánimo del Gobierno para conceder las prórrogas que solicitó Mac

Cune. Además, hay que tener en cuenta, Excmo. señor, que esa acción rescisoria no podía realizarla el Gobierno, administrativamente, por que en el contrato no está establecida la rescisión administrativa, y habría tenido que hacer uso de la acción rescisoria conforme á nuestras leyes, ante el Poder Judicial. Esta teoría se sostuvo cuando se discutía el contrato Mac Cune y la sostuvo el Ministro señor Vidalón, manifestando que otorgarle al Gobierno la facultad de rescindir administrativamente ese contrato, era convertir al Gobierno en juez y parte; de manera que cualquiera acción rescisoria en este contrato, debía entablarse ante el Poder Judicial.

Bien, pues, Excmo. señor, entre conceder una prórroga por circunstancias justificadas, ó ir al Poder Judicial y entablar una acción rescisoria, que por su naturaleza tenía que tener solución tardía, ¿por cuál de los extremos debía optarse? Se optó por conceder la prórroga, con la seguridad de que pasada la situación anormal que había impedido á Mac Cune cumplir sus obligaciones, pudiera hacerlo sin correr nosotros los azares de un pleito. Estas razones que considero poderosas, hicieron que el Gobierno accediera á las prórrogas que solicitó el contratista Mac Cune.

Después manifestó el H. señor Capelo, que el Gobierno no había cumplido con incorporar en el contrato las declaraciones que el Ministro señor Vidalón hizo en esta H. Cámara acerca de algunas cláusulas de este contrato. Pido á V.E. se sirva hacer dar lectura á esas declaraciones que están en el tomo 3º del Congreso extraordinario de 1907, página 973.

El señor CAPELO.—Debe leerse todo el discurso en el que se hicieron esas declaraciones.

El señor MINISTRO.—Voy á leer yo las declaraciones y después se leerá el discurso. (Leyó),

Estas declaraciones las hizo el señor Vidalón, pero se tomaron por la H. Cámara solo como la expresión del concepto que la Cámara y

el Gobierno tenían del contrato; y cuando se pidió por el H. señor Aspíllaga que estas declaraciones se incorporaran en el contrato el H. señor Alvarez Calderón objetó el pedido, diciendo que no debían incorporarse, sino que debían estimarse como simples declaraciones del concepto del Gobierno y del Congreso. Dijo lo siguiente el H. señor Alvarez Calderón, al contestarle al H. señor Aspíllaga. (leyó)

Hizo también otra declaración el H. señor Vidalón sobre los 200 metros concedidos á uno y otro lado de la línea y que no se debía considerar esa concesión como propiedad del contratista, sino simplemente que se le concediera el uso conforme á la ley de 1893.

Bien, pues, Excmo. señor; no puede inculparse al Gobierno que no ha procedido con celo á la incorporación de esas declaraciones en el contrato, porque el Congreso no exigió eso, sino convino en aceptar que esas declaraciones del Ministro no eran sino el concepto que el Gobierno y el Congreso tenían del contrato.

Entra su señoría después á ocuparse del trazo de la línea. Decía que el trazo no debía ser por Goyllarisquizga, sino que debía seguir la ruta de la Quínuá, que tiene menos gradiente que la de la quebrada de Yanahuanca. Sobre esto, hay un informe presentado por el ingeniero Boliche, que trabaja por cuenta de Mac Cune; ese ingeniero es de fama notoria, ha sido jefe de los trabajos del canal de Panamá, de manera que sus conceptos merecen respeto y consideración, y para que el H. señor Capelo se convenza de que por la ruta que indica hay más dificultades que por la otra, voy á dar lectura á este informe, puesto que yo no soy profesional y tengo que atenerme á los informes de ingenieros de notoriedad mundial. (leyó)

Por la lectura de este informe, se deduce que no hay otra ruta practicable que la de Goyllarisquizga á Huánuco, porque las otras ofrecen gradientes mayores del 5% y altitudes mayores que ésta.

Comprobado, pues, como están estos hechos, creo que no tenemos que ver más que el otro punto, que

tiene que ser Pucallpa, y no me exiéndolo más, porque los honorables señores Ego-Aguirre y Durand lo han tratado con toda claridad este asunto, y me parece inútil repetir lo que ya han dicho.

La Cámara debe tener en cuenta, que conforme á la cláusula primera del contrato, Mac Cune debe construir un ferrocarril que, partiendo de un punto de la Oroya al Cerro de Pasco, vaya á terminar en el Ucayali en un punto navegable por embarcaciones cuando menos de cinco pies de calado; es decir, tenemos que buscar en el Ucayali un punto en que puede entrar embarcaciones por lo menos de cinco pies de calado. Este punto no puede ser en mi concepto, yo conozco esa región, sino Pucallpa; y la razón no las ha dado el H. señor Capelo. El H. señor Capelo ha dicho que el Ucayali es un río muy displayado y que en vaciantes baja mucho hasta tres pies, y ha sostenido que baja hasta menos de tres pies, si mal no recuerdo, ó por lo menos que baja hasta tres pies. Pues bien, si su señoría ha sustentado que el Ucayali baja hasta tres pies, ¿no es verdad que su señoría conviene en que en la desembocadura del Pachitea, el Ucayalino podrá tener cinco pies de calado? Indudablemente, su señoría lo ha manifestado; ha dicho que en tiempo de sequía no tiene tres pies de calado, que para encontrar un punto que tenga cinco pies, hay que buscar más abajo; su señoría sabe que al sur está Cumaria, que más abajo la navegación es difícil para embarcaciones de cinco pies y aun de tres, de tal manera que hay que buscar esos tres pies más abajo de la boca del Pachitea, y el más cercano es Pucallpa que no dista un grado de la boca del Pachitea; ahora, ¿un grado de la boca del Pachitea á Pucallpa es razón para que su señoría haga objeciones á la línea que vá á terminar en Pucallpa? Indudablemente que nó, Excmo. señor; no merece la pena que por un grado, diez horas de surcada, se objete la construcción del ferrocarril, que debe llegar á Pucallpa, que es el punto que conforme al contrato, Mac Cune ha buscado como puerto terminal del ferrocarril, porque más

al sur, ya no se encuentra un puerto de cinco pies de calado, y no encontrándolo, no cumpliría con el contrato; y por eso Mac Cune se ha visto obligado á fijar como término del ferrocarril Pucallpa.

Su señoría ha manifestado después que debía irse por el Pozuzo á Puerto Victoria, ó bien debía seguirse por la quebrada de Chanchamayo. El H. señor Ego-Aguirre manifestó ayer, y lo ha manifestado también el H. señor Durand, que ese trazo no presta facilidades para la construcción de un ferrocarril; no digo por mi parte que sea imposible, pero indudablemente que no presta facilidades; es un terreno de naturaleza arcillosa, y además con greda, de tal manera que estas condiciones geológicas del terreno hacen impracticable una vía por ahí; y además el gasto sería enorme. Cuando hice el viaje por la vía central, lo hice con unos contratistas, que conoce el H. señor Capelo, y con los dueños del Tambo San Nicolás, y les dije: ¿por qué no se puede sostener este camino en buen estado y no en las condiciones en que se encuentra? El camino estaba enteramente lleno de fango y al caminar nos hundíamos hasta las rodillas. Me dijeron: es imposible por las condiciones del terreno, hacer un camino; para hacerlo, realmente habría que entrar más al cerro. Así me dijeron en su lenguaje habitual; lo que quería decir que había que entrar unos diez metros y eso importa mucho dinero; de otra manera no habría terreno firme para el camino; y si no hay terreno firme para caminos de caballos, menos puede haber para línea de ferrocarril. Vea pues su señoría que por más ventajas que ofreciera esa línea no puede servir para ferrocarril, porque no tiene consistencia, y si llegara á haberse costaría mucho dinero, no sólo la construcción, sino el conservarlo. Esta es la razón poderosa que ha influido en el ánimo del contratista: prefiriendo una ruta que ofrece mayores seguridades, donde se encuentre terreno firme, donde pueda hacer la línea con mejor éxito, y conservarse mejor. Esa ruta del Huallaga es firme, por ahí puede hacerse una vía férrea que ofrezca toda cla-

se de seguridades y facilidad para la conservación. Esa vía vá hasta Huancayo, de ahí sube la cordillera oriente á 1600 metros de terreno firme, atraviesa las pampas del Sacramento y ofrece las mismas seguridades hasta el puerto de Pucallpa.

Bien, Excmo. señor, ¿es posible que nosotros vayamos á atender las objeciones que nos hace el H. señor Capelo, guiado solamente por el cariño, como se le decía ayer, que tiene por su obra? Yo respeto ese encariñamiento, creo que su señoría está en el deber de defender esa ruta en todas las formas, pero nosotros estamos en el deber de descontar todo lo que tiene de cariño y afecto para su señoría y aceptar solo lo que es razonable.

Por otra parte, yendo el ferrocarril por el Huallaga une dos ríos importantísimos, el Huallaga y el Ucayali, dos importantes secciones de territorio ricas para la agricultura, donde se produce coca, caña, algodón, café, etc., y las montañas del Huallaga y la cordillera oriental, y las pampas del Sacramento riquísimas en maderas y gomas de toda clase. Es una región que hasta ahora no está explotada; es una región riquísima que hasta ahora no se conoce y no se ha podido explotar por lo peligrosa que es esa zona debido á los ataques continuos de los cachibos; pero una expedición en forma no tiene inconveniente y puede pasar por esa región como ya se ha hecho sin grandes peligros. Por consiguiente no es inverosímil, como dice el H. señor Capelo, que los americanos hayan hecho estudio del Purumayo á Pucallpa, atravesando las pampas del Sacramento, que es el lugar donde están los cachibos.

El trazo de la línea por el Huallaga consulta no solo mayores facilidades para el país, sino también es una importante región, tan importante como la que su señoría apoya en la vía central; y todavía me avanzaría á decir, que creo esa región más rica que la ruta de Puerto Victoria; esta es la ilusión que lleva á los contratistas; ellos saben que al practicar la obra tienen que chocar con muchas dificultades, pero tienen la esperanza de que en

esos territorios inmensamente ricos encontrarán la compensación de todos los sacrificios y gastos que va á imponerles la construcción de esa vía.

Si esa línea atraviesa territorios tan importantes, no veo razón para que el H. señor Capelo no la acepte. Los reconocimientos que se hicieron por la ruta del Perené, dirigiéndose en otra sección distinta, se fueron del río Unini al Chahualla, lo que demuestra las grandes dificultades de llevarla por ahí, por eso es que los ingenieros fijaron como presupuesto para cada kilómetro al rededor de 9 mil libras, y hay que tener en cuenta que esta es una valorización que se hizo con un simple reconocimiento, sin estudio definitivo, que con seguridad la cifra subirá á más de 9 mil libras en los estudios definitivos, por las grandes dificultades que no han sido previstas y que ofrece la naturaleza del terreno, lo que pasó en el ferrocarril de la Oroya al Cerro de Pasco. Cuando se hizo ese ferrocarril, se tuvieron que perder más de 20 kilómetros, no obstante los estudios definitivos que se hicieron; qué cosa no sucederá en estos terrenos montañosos en que no hay sino simple reconocimiento. Recuérdese lo que pasó en el canal de Panamá; ahí se hicieron estudios los más perfectos posibles y se valorizó la obra en ciento cincuenta millones y á la hora de ejecutarla cuesta el doble, y eso que esos estudios fueron hechos minuciosamente, por los mejores ingenieros del mundo, sin embargo en la práctica han sufrido notables modificaciones; lo mismo pasará aquí, cosa que no sucede con la ruta en debate, porque por allí el terreno es firme y es más fácil calcular el valor de la línea como su conservación.

Creo, pues, Excmo. señor, que en virtud de estas consideraciones, la H. Cámara aceptará las modificaciones en debate y que la línea se lleve por la quebrada del Huallaga, porque es la única manera como tendremos ferrocarril al Oriente, y á ese respecto voy á recordar las palabras del H. señor Capelo, cuando decía en Iquitos, siendo delegado del Gobierno: "lo que necesita-

mos es unir esta región con cintas blancas y rojas á la capital de la República", pues bien, qué mejores cintas blancas y rojas que el ferrocarril que vá á llevar elementos de bienestar á esa región, que vá á estrechar más los sentimientos de solidaridad y amor á la patria. Yo creo que no debemos vacilar en aceptar estas condiciones del contrato, que es el único modo cómo Mac Cune pueda realizar esa obra.

Decía el H. señor Capelo cuando se debatía en esta H. Cámara la ley de 1904, que cuando se proponía una medida en favor del Oriente, nunca se encontraba resistencia en el poder público, porque este estaba convencido de que esta era una aspiración nacional; y que si algo bueno podía realizarse, si algo mejor se presentaba, como lo mejor es enemigo de lo bueno, resultaba que lo mejor impedía que se realizase lo bueno. Apuí hay que aplicar el argumento de su señoría. Dice que hay una ruta mejor que la del Ucayali, ésta, la mejor, es enemiga de la ruta buena, que es la que propone Mac Cune, y como lo mejor vá á paralizar lo bueno, resulta que para elegir lo mejor, nos vamos á encontrar sin ferrocarril; esto es lo que pasaría, si siguiendo á su señoría aceptásemos lo mejor y rechazásemos lo bueno. Yo creo que si el H. señor Capelo recuerda esas sus palabras, no continuará haciendo oposición á este contrato, y dejará que se haga lo mejor mas tarde y que hoy se haga lo bueno.

Entra después su señoría á hacer apreciaciones sobre el valor de la línea. Con este motivo hace una larga disertación técnica, en la que no puedo seguir á su señoría porque no tengo los conocimientos profesionales que él tiene y su señoría hace llegar el valor del ferrocarril, dice, dando sumas largas, á cuatro mil libras; pero su señoría sacaba esas cuatro mil libras idealmente, por que su señoría para sacar las cuatro mil libras, ideaba una pampa, y luego también construía un cerro imaginariamente, un cerro que tenga una parte de roca, otra de cascajo y otra de tierra; una pampa en la que no hay mas que tender los rieles, lo que costaría muy poco ha-

ciendo una construcción así en pampa y cerros todo imaginario, pero su señoría no tiene en cuenta que la línea en la inmensa distancia que recorre, ha de encontrar cerros que no tengan los elementos que encontraba su señoría, cerros que solo tengan piedra, que solo tengan cascado, encontrará tierra delesnable, y en ese caso habría que hacer grandes gastos, que formar muros de refuerzo, ó hacer una variante á la línea. Véa su señoría que es imposible hacer un cálculo en esa forma imaginariamente; hay que atenerse á los estudios á los datos que suministran construcciones semejantes, y á este respecto, Excmo. señor, he tomado como país que debemos imitar, por tener su constitución geológica como la nuestra, el Brasil, en donde la vía normal es de un metro, y voy á dar lectura para ilustración de la H. Cámara, á lo que dicen dos notables ingenieros á este respecto (leyó)

El secretario general y jefe de servicios de tracción dice así (leyó)

Principia á ocuparse este señor de la conveniencia de aceptar en el Brasil, como se ha adoptado la vía de un metro, como nosotros vamos á adoptar, porque la vía ancha en una región como el oriente, no encuadra á su construcción, porque sería costosísima y mucho mayores los gastos de conservación.

Voy á leer un acápite donde están las opiniones de otro ingeniero inglés Mister Shock (leyó)

Después se ocupa de la trocha angosta y hace un resumen de los kilómetros de trocha angosta que existen en el Brasil, diciendo á ese respecto (leyó)

Sigue hablando de las curvas, que me parece demás leer, porque nosotros no somos técnicos.

He tomado, Excmo. señor, al Brasil como tipo que nos corresponde estudiar para nuestras líneas férreas y he examinado muchas líneas de un metro, creo que ascienden á 60, y entre ellas he encontrado que el precio medio por kilómetro es de Lp. 4820. Hay un ferrocarril, Excmo. señor que está en proyecto pero ya ejecutado en parte, que es el del puerto de Santos á la frontera de Bolivia en el río Paraguay; el precio medio de ese ferrocarril con vía

de un metro, es de cerca de cinco mil libras y este es el promedio no solo en el Brasil sino en Africa, la República Argentina, Chile y Bolivia.

Bien, pues, Excmo. señor ¿cuánto es lo que vamos á pagar á Mac Cune por cada kilómetro? vamos á darle, según los cálculos del señor Capelo 4500 libras es decir, lo que se paga en todos los países del mundo que el precio fluctúa entre 4500 y 5000 libras, y este no es sino un promedio para una gran extensión, porque hay sitios donde el kilómetro cuesta hasta 28.000 libras y otros, por supuesto de pampa, donde vale poco.

Bien, pues, Excmo. señor, los datos que he leído merecen ser tomados en cuenta porque, repito, son tomados de obras de los ingenieros que conocen perfectamente esa región que es muy parecida á la nuestra en sus secciones de sierra, costa y montaña; esos datos pues deben servirnos de norma y conforme á esos datos el precio que pagamos por el ferrocarril al Ucayali no es excesivo sino lo que vale.

La objeción del H. señor Capelo de que al cambiar el ancho de la línea damos al contratista Mac Cune una utilidad de mas de quinientas libras en kilómetro, no tiene pues fundamento. Su señoría deduce esto de un estudio puramente imaginario que no tiene el valor que pueden tener los datos á que acabo de dar lectura. Si vamos á tomar el precio del kilómetro sobre la base de los estudios hechos por nosotros, entonces el argumento del señor Capelo, queda mas desvanecido; si tomamos los estudios de la casa Koppel en el Alto Marañón y de la Peruvian en el Sur, tenemos siete y ocho mil libras como precio de kilómetros. Yo no he tomado ese precio como base, sino que he tomado un precio menor, que es el que se paga por kilómetro en países mejor organizados que el nuestro.

Convengamos, pues, Excmo. señor, en que la modificación que solicita el señor Mac Cune, de que el ancho de la vía se reduzca de un metro cuarenta á un metro, no es perjudicial para el país, sino que el país gana con ello, porque de los datos que he leído se habrá convencido la

H. Cámara que es la trocha normal de un metro, la que corresponde á un ferrocarril que se vá á llevar por una región despoblada, desconocida y de condiciones geológicas especiales, y que no debe aventurarse á emplear la vía ancha en las condiciones actuales. Debemos primero buscar la vía angosta, después, si las necesidades del tráfico y de las comunicaciones lo exigen, aumentaremos el ancho de las líneas. Eso han hecho todos los países que han pensado con juicio. En los Estados Unidos pasó lo mismo, los primeros ferrocarriles fueron de trocha angosta de un metro y ahora son de un metro cuarenta y de un metro sesenta.

Debemos pues aceptar la vía angosta, de un metro de ancho. Pasados algunos años quizás sea necesario convertirla en vía ancha de un metro cuarenta. Y debemos aceptar con tanta mayor razón esta modificación que reduce el ancho de la vía á un metro, por cuanto ella no vá á perjudicar el tráfico. Acabo de dar lectura á los datos técnicos, de los que se deduce que un ferrocarril de vía angosta de un metro puede prestar los mismos servicios que un ferrocarril de vía ancha.

Inútil me parece ya, Excmo. señor, continuar ocupándome de este asunto. Está plenamente comprobado que la modificación en virtud de la cual la línea partirá de Goyllarisquizga, no ofrece ningún inconveniente para que sea aceptada.

Respecto de la tercera modificación, nadie ha dicho nada, no ha sido objetada, de manera que me parece que todos los señores Senadores están conformes en aceptarla: se refiere al camino de Chachabayo, que se convierte ahora en camino entre la Oroya y Tarma, ó entre Tambo Colorado y Tarma á juicio del Gobierno.

Ahora, al concluir, Excmo. señor, yo debo expresar mi vehemente deseo de que la H. Cámara inspirándose en los mismos sentimientos en que se inspiró cuando se dió la ley de ferrocarriles de 1904 y al aprobar el contrato Mac Cune, de su aprobación á estas modificaciones propuestas por dicho contratista, modificaciones que harán factible

la construcción de la línea al oriente, y se realizarán así los ensueños de nuestros padres, porque desde el año 1850 viene trabajándose en este sentido, y muy en especial el de nosotros, que hemos contribuido en tres legislaturas con nuestros votos á la realización de este anhelo nacional. De esta manera creo que la H. Cámara y el Congreso entero tendrán el agradecimiento del país, puesto que contribuirán al aprobar estas modificaciones á la realización de una obra que vá, á ser la conservación y la felicidad del país.

El señor LOREDO.—Voy á hacer una pregunta al H. señor Ministro de Fomento, pero antes deseo que el señor Secretario lea el documento por el cual el Ejecutivo después de haberle pedido á las cámaras autorización para introducir en el contrato Mac Cune todas las modificaciones que sean necesarias para la ejecución de la obra, redujo esa autorización á las modificaciones que hoy nos ocupan. Ese documento debe estar agregado al dictámen de la Comisión de Constitución, y no está impreso en el felleto que tenemos á la mano.

El señor DURAND. (Secretario) Voy á leer el documento que ha pedido su señoría. En lo que se refiere á su falta de publicación, le diré que yo fui el que solicitó la publicación de ciertos documentos que la Cámara debía conocer y como ningún señor pidió la publicación de este documento, no se hizo, pues ya habría sido publicado anteriormente, y la nueva publicación solo se hizo para la comodidad de la discusión á fin de que los señores representantes tuvieran á la mano la ley que se iba á discutir.

Voy á leer el documento [leyó]

El señor LOREDO.—(continuando). La pregunta que quiero hacer á su señoría es esta: ¿considera el señor Ministro que no hay ninguna otra modificación que introducir en el contrato Mac Cune, además de las que están en debate? ó en otros términos. ¿Considera el señor Ministro, en nombre y representación del gobierno, que quedan en todo su vigor y fuerza, to-

das las cláusulas del contrato Mac Cune, con excepción de aquellas á que se refiere las modificaciones que están en revisión?

El señor MINISTRO. — Excmo. señor: Es indudable que lo único que se modifica son los artículos á que se refiere el proyecto en discusión, por consiguiente quedan en todo su vigor y fuerza las demás cláusulas del contrato. Esta es la opinión del Gobierno.

El señor LOREDO. — Del discurso del H. señor Ministro se deduce desde luego, que hay que introducir modificaciones respecto á los plazos, y á este respecto la Cámara tiene q' pronunciarse ó por lo menos hacer ella las modificaciones por medio de una resolución legislativa, ó por una autorización como pidió el señor Ministro Dr. Ego-Aguirre, para que sea el Gobierno el que haga esas modificaciones.

Pero no solo es la cláusula relativa á los plazos, la que demanda modificaciones. Deben modificarse también las cláusulas 5ª; 8ª 31, 32 y suprimirse la 33 y 34.

Cláusula 8ª— Como antecedente de la cláusula 8ª tenemos la cláusula 41. La cláusula 41 dice que el concesionario se sujetará á las leyes sobre ferrocarriles y resoluciones siguientes. Sabe el señor Ministro que la resolución que existe sobre obras públicas es la de mayo de 1912, que establece de manera terminante que no puede ejecutarse ningún ferrocarril sin estudios preliminares que se convierten después en definitivos, sin presentación del plano, del presupuesto de la obra y de la memoria descriptiva sobre ella. Tratándose de ferrocarriles hay además la disposición que prescribe que se hará un examen de los lugares por los que atraviere el ferrocarril para estudiar las condiciones económicas y defensa nacional que hagan el ferrocarril útil y provechoso. De conformidad con esta resolución conocida por el Gobierno y el consionario, se obligó Mac Cune á presentar los estudios preliminares de la obra en el mes de julio de 1907. Esos estudios preliminares no se han hecho absolutamente, no se ha presenta-

do el plano de la obra, no se ha presentado el presupuesto, ni la memoria descriptiva; simplemente después de 5 años, se presentan ahora los estudios preliminares de la sección de Goyllarisquizga á Huánuco, no los estudios definitivos, como se acaba de afirmar por el señor Ministro, porque la ley prescribe que para que los estudios preliminares se conviertan en definitivos, es necesario la previa comprobación y examen por los ingenieros del Estado y un informe presentado por el ingeniero del concesionario.

Ha conocido aquí el H. señor Ego-Aguirre en su precioso discurso del día de ayer, que no hay efectivamente ni estudios preliminares de Huánuco á Pucallpa.

El señor EGO-AGUIRRE.—(interrumpiendo). No, perdone su señoría. Pido la palabra.

El señor LOREDO.—[Continuando]. Ha dicho su señoría que solo hay reconocimiento, pero quiero admitir que esos reconocimientos se estimen como estudios preliminares para que su señoría no tenga necesidad de interrumpirme y rectificarme.

El señor EGO-AGUIRRE. — Gracias H. señor.

El señor LOREDO.—[continuando] Pues bien, en esos estudios preliminares no solo no se presentan planos de la obra, ni presupuestos, sino que ni siquiera se indica la determinación de la longitud que vá á recorrer el ferrocarril en kilómetros como tampoco los lugares que atravesará; y hasta ahora no he oído á ninguno de los señores que han hecho uso de la palabra que indique de manera precisa, qué longitud en kilómetros vá á recorrer el ferrocarril, como lo dice clara y terminantemente el inciso 4.º del art. 4.º de la resolución suprema, á que he hecho referencia.

En tal virtud, pues, Excmo. señor, no es posible mantener la disposición contenida en la cláusula 8ª y hay que modificarla.

No voy hasta el punto de que haya lugar á la rescisión del contrato; yo quiero estudiar esto en terre

no imparcial, dentro de la idea de que pueda llevarse á cabo la obra, pero no creo aplicable el razonamiento del señor Ministro sobre la crisis mundial como causa para que no se hicieran los estudios de esta obra. La crisis mundial es una frase que he oído mencionar muchas veces y que no se en qué consiste, porque fué solo la quiebra de un banco la que impidió, por unos días, que hubiera dinero en los Estados Unidos para pagar las obligaciones. Pero aunque hubiera habido una crisis mundial, no sería aplicable á este asunto, porque no se trata de la ejecución de la obra sino de verificar los estudios, para ver si la obra era realizable. Luego pues, la cláusula octava hay que modificarla no solo en cuanto á los estudios, sino que hay que señalarle un plazo al concesionario, que de otro modo tendría que excusarse siempre de cumplir y no podrían comenzar á correr los plazos que se señalan para la ejecución.

Respecto al plazo de la ejecución, también hay que modificar la cláusula 8.^a Ese plazo fué tratándose del ferrocarril al Ucayali, de cinco años, debiendo ejecutarse la obra por quintas partes por año, porque aunque el señor Ministro de Fomento no haya dicho que las declaraciones del Ministro señor Vidalón no forman parte integrante del contrato, la forman si, desde que la resolución legislativa manifiesta en su introducción, que se daba atentas á esas declaraciones; y porque si no lo admitimos así la cláusula 5.^a del contrato sería nula é incomprensible, como lo demostraré luego. Si según el criterio del señor Ministro de Fomento no rigen esas declaraciones, hay forzosamente que modificar la cláusula 5.^a. Si han pasado parte de los cinco años en que Mac Cune debía concluir la obra, ¿cómo es posible que los quinientos y tantos kilómetros del ferrocarril pueda hacerlos de la fecha al 1.^o de agosto de 1913? Y como el plazo de ejecución no puede ser dictado por el Gobierno si no por el Poder Legislativo, desde que de allí se derivan obligaciones que afectan la renta nacional, es el Congreso quien tiene que esta-

blecer que se modifique el plazo para la ejecución de la obra.

Tercera modificación que se deriva del discurso del señor Ministro. —Este ferrocarril, que estaba unido á otro ferrocarril á la costa, que nunca se hará, este contrato del Ucayali se deriva de un boicoteo que hacía Mac Cune á la otra compañía, cuando ésta para facilitar su negocio mandó una comisión de ingenieros á estudiar un camino hasta el Pachitea, á fin de traer las maderas que necesitaba para sus exploraciones mineras, libertándose de la férula de la Peruvian Corporation, á quien tenía que pagar crecidos fletes. Pero no estudiaré los móviles de los contratistas, sino que tengo que estudiar el contrato como legislador. ¿Han transcurrido ó nó los plazos señalados para estudiar el ferrocarril? Sí, Excmo. señor, y no se han presentado los estudios, luego: ó hay que dar nuevo plazo, ó declarar que esa cláusula no rige, antes de que principie á correr los plazos para la ejecución de la obra. Se me podrá observar que á nada conduce esto, que de hecho quedará caduca esa disposición; nó, Excmo. señor, en ese ferrocarril á la costa hay algo muy graves, un privilegio que se reserva al concesionario de que nadie puede construir una línea férrea entre la sección de Ancón á Bégeta, 15 kilómetros á cada lado; de manera que mientras subsista este contrato nos encontraremos en la imposibilidad de construir esa vía del Cerro á la costa, cuando el desarrollo de la industria minera, el aumento del tráfico, la requieran, por cuanto el que goza del privilegio notificará que ejercita ese privilegio y que él vá á construir ese ferrocarril. Y cuando se le observe que no lo ha construído, dirá: «pero si este contrato lo revisó el Congreso; entonces le hicieron presente este punto y nada dijo; los plazos quedaron prorrogados, y rige mi privilegio.» Luego hay que modificar la cláusula 24.

Vamos á la cláusula 5.^a, pero antes de ocuparme de esta cláusula, me ocuparé de la 33.^a La cláusula dice que mientras los bonos que se emitan no hayan sido amortizados, se conservará el impuesto que

grava el consumo de tabacos. Hoy no tenemos impuesto al tabaco sino estanco. Mal podemos, pues, dejar subsistente esta cláusula.

Volvamos á la cláusula 5ª que se enlaza con la 32ª y la 33ª. Para esto sigamos la escuela que siguen todos los contratos en el Perú, desde el de Dreyfus hasta el de Mac Cune. Estas modificaciones se aprueban tal como vienen, casi ni se atienden las indicaciones que se hacen; por supuesto todas llevan como siempre el sello de la política; no hay contrato de éstos que no se les rodee de la política para que haya mayoría y minoría; entonces ya no cabe observación fundada, sino con el propósito de obstruir si se pertenece á la oposición. Se aprueban; dentro de dos ó tres meses viene el contrato corriente «En ejercicio de la facultad que le acuerda al concesionario el artículo 38 del contrato para la construcción del ferrocarril al Ucayali, ha transferido sus derechos á la sociedad tal» que, naturalmente, llevará un nombre inglés: Pacific Amazonas Rail Road, por ejemplo; para lo cual el concesionario ha establecido clara y terminantemente esta facultad que le dá el contrato.

La nueva sociedad se encuentra entonces frente á frente del Gobierno del Perú con su contrato y en posesión de los derechos que de él se derivan. Por supuesto que la sociedad que se organice para la ejecución de la obra, no será una sociedad como las que se construyen en los Estados Unidos, donde se construye un ferrocarril cuando se conoce con toda exactitud el costo de la obra, su rendimiento, etc.; nó, Excmo. señor: será ésta una sociedad que irá á la buena ventura; los primeros dineros se moverán y se hará la primera sección de Goyllarisquizga á Ambo; muy feliz será el H. señor Durand, si llega el ferrocarril hasta Huánuco. Hecha la sección de Goyllarisquizga á Ambo, se le pedirá al Gobierno la entrega de los bonos correspondientes á esta sección. Y yo pregunto: ¿dónde dice la cláusula 5ª la cantidad de bonos que se deberán entregar? dice la cláusula 5ª que será en proporción al número de kilómetros concluídos en el respectivo semestre,

pero no con relación al número total de kilómetros, que fué lo que se manifestó delante del señor Ministro, para que determinase qué cantidad de kilómetros debía hacer el concesionario por año, para saber así qué cantidad de bonos se le entregaban á medida que iba concluyendo cada sección semestral.

La sección entre Goyllarisquizga y Huánuco representa seis millones cuatrocientos mil soles, por consiguiente para colocarnos en condiciones de cumplir con el concesionario y que éste no tenga mañana exigencias exageradas y arbitrarias, tenemos que incluir las declaraciones del Ministro Vidalón para que quede claramente establecido el sentido de la cláusula quinta, ó sinó tenemos forzosamente que modificarla. Pero supongamos que el concesionario ó lo compañía que represente sus derechos, sea persona circunspecta y que reciba los bonos correspondientes á la parte proporcional del precio total de la obra y de la extensión construída. Esos bonos ganan según el contrato el 6% de interés y tienen una amortización, por lo que inmediatamente exigirá el concesionario el cumplimiento de la cláusula 31 que le dá el derecho á tener la garantía del ramo del tabaco.

Ese artículo prescribía la garantía en la forma de que el concesionario tuviera derecho á su elección ó á formar una compañía, ó á conservar á la Recaudadora Nacional; pero esa elección nada significaba, por cuanto se trataba del impuesto al consumo del tabaco y la Recaudadora no percibía sino una pequeña comisión por la recaudación; el concesionario se hubiera limitado á nombrar sus dos representantes en el directorio, pues por una pequeña ganancia no iba á organizar todo el servicio de la recaudación; pero las cosas han variado, el Gobierno ha establecido ya el estanco del tabaco en cumplimiento de la ley de 1904, y ha entregado la administración de este ramo á la Compañía Nacional de Recaudación, con una comisión del 3% al año, y con el fuerte adelanto que ha tenido que hacerle para que pasase del régimen del impuesto al del estanco, y que asciende hoy á

doscientas mil libras. Y no sólo ha hecho esto el Gobierno, sino que ha alterado la ley en cuanto á la comisión que debía percibir el administrador del estanco. La ley disponía una comisión de 5% el primer año, 4 el segundo, 3 el tercero, 2 el cuarto y 1 el quinto, y el Gobierno de hecho dividió entrecinco el total de estos números y dijo: la comisión es de 3 % al año; de aquí que para el tenedor de los bonos del ferrocarril al Ucayali, es gran incentivo 6% de interés y el 3% y un ramo representativo de 4 millones, por lo que no es de dudar que cuando llegue el ferrocarril á Ambo y reciba sus bonos, pida su garantía, la organización de su sociedad y el desahucio del contrato con la Recaudadora. El Estado se encontrará entonces en esta situación: tener que entregar á la Recaudadora las sumas que le adeuden, y además darle la indemnización que le corresponde, para lo que se ha asegurado su contrato. (leyó la cláusula pertinente)

Es pues indispensable que se modifique la cláusula 31, atenta la situación que se ha creado, lo que puede hacerse de acuerdo con el concesionario, para darle garantía de sus bonos y no afectar una renta saneada como la del tabaco. Este asunto tan grave, fué contemplado ya en la Cámara de Diputados, y aun recuerdo que hubo informe del Ejecutivo al respecto, pero como á veces es tan difícil conseguir un expediente, y, sin agravio de nadie, se pierden hasta documentos, no he podido tener datos sobre el particular.

La manera de libertarse de los efectos de la cláusula 31 y de su derivada la cláusula 32, procediendo con ingenuidad y atendiendo sólo á los intereses del país, es autorizar al Ejecutivo para que entendiéndose con el concesionario, éste se limite á no exigir otra cosa que la garantía del servicio de los intereses de sus bonos; y se deje libre en tanto esa renta que produce los millones que el Congreso sabe y que debemos reservar para situaciones y cosas muy sagradas.

De manera, pues, Excmo. señor, que concluyo pidiendo al señor Ministro que me conteste la pregunta

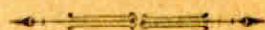
que le hice al principio, en vista ahora de mis observaciones, ó sea si deben ó nó modificarse las cláusulas á que he hecho referencia, y en caso afirmativo, no duda que se comprometerá á presentar esas modificaciones para que se agreguen á las venidas en revisión de la Cámara de Diputados.

El señor PRESIDENTE.—Siendo la hora avanzada, se levanta la sesión.

Eran las 7 y 10 p. m.

Por la Redacción.

BELISARIO SÁNCHEZ DÁVILA.



19ª Sesión del lunes 26 de febrero de 1912

Presidencia del H. señor Tovar

Abierta la sesión, con asistencia de los Honorables señores Senadores: Barrios, Bernal, Bezada, Canevaro, Capelo, Carmona, Cornejo, Durand, Ego-Aguirre, Florez, Hernández, Irigoyen, La Torre, Lannatta, Leguía, León, Loredo, Lugo, Mackehenie, Marquina, Medina, Moreyra, Pinto, Pizarro, Porturas, Quevedo, Revilla, del Río, Solar, Schreiber, Seminario, Serrano, Valencia Pacheco, Valera, Villareal, Vivanco, Villanueva, Ward M. A.; y Echenique y Fernández Dávila, 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 las adiciones al proyecto que autoriza al Poder Ejecutivo para que celebre un nuevo contrato