

55a. Sesión del miércoles 18 de octubre de 1905.

Presidencia del H. señor Irigoyen

Abierta la sesión con asistencia de los Honorables Señores Aspíllaga, Barreda, Barrios, Bezada, Capelo, Carmona, Carrillo, Coronel Zegarra, Elguera, Echeopar, Falconí, Ganoza, Icaza Chávez, Ingunza, Lama, La Torre Bueno, López, Lorena, Luna, Llosa, Matto, Morey, Moscoso Meigar, Navarrete, Olacoea, Orihuela, Peralta, Pérez, Puente, Ramos Ocampo Revoredo, Reinoso, del Río, Ríos, Riva Agüero, Rodulfo, Samanés, Sellar A. Solar L. F., Sosa, Tovar, Valencia Pacheco, Vidalón, Ward M.A. Ward J. F., García y Castro Iglesias, se leyó el acta de la anterior y fué aprobada.

Se dió cuenta del siguiente despacho:

OFICIOS

Del señor Ministro de Fomento, enviando 60 ejemplares de la memoria de la Dirección de Obras Públicas, para que sean distribuidos entre los señores Representantes.

S. E. ordenó la distribución y previa contestación del oficio, al archivo.

Del mismo acompañando el informe expedido por el ingeniero señor Valderrama, sobre el estado del muelle de Pacasmayo, que le fué pedida por solicitud del señor Carmona.

Con conocimiento del H. señor Carmona, al archivo.

Del señor Ministro de Gobierno, contestando á un pedido formulado por el H. señor Luna.

Con conocimiento del H. señor Luna al archivo.

Cuatro oficios del señor Presidente de la H. Cámara de Diputados, enviando en revisión los siguientes proyectos:

El que suprime desde enero próximo la tesorería fiscal del Callao.

A la Comisión Principal de Hacienda.

El que autoriza al Poder Ejecutivo para conceder, por el término de diez años, la liberación de derechos de aduana á las cañerías destinadas al servicio de agua y desagüe que se implanten en las poblaciones de la República.

A la Comisión Auxiliar de Hacienda.

El que exonera del pago de dere-

chos de aduana el material destinado á la construcción del mercado del a ciudad del Cuzco.

A la Comisión Auxiliar de Hacienda.

El que libera del pago de derechos fiscales un armonium para la iglesia del pueblo de Lluta.

A la Comisión Auxiliar de Hacienda.

De los señores Secretarios de la H. Cámara de Diputados, avisando que ha sido aprobada la redacción, de la ley que manda consignar en el presupuesto general mil quinientas libras, para las obras de agua y desagüe de la ciudad de Huacho.

A sus antecedentes.

De los mismos recomendando la preferencia en el debate, á solicitud del señor Oquendo, del proyecto que vota doscientas libras, para el sostenimiento de diez becas en el Colegio Nacional de Nuestra Señora de Guadalupe en favor de los hijos de las provincias de Tacna y Arica.

Se mandó contestar atendiendo la recomendación.

De los mismos, recomendando el preferente despacho, á iniciativa del señor Velarde Alvarez, del proyecto que vota 500 libras, para la refección y ensanche de la cárcel de la ciudad de Ayacucho.

S. E. ordenó contestar atendiendo la recomendación y que se agregara el oficio á sus antecedentes.

DICTAMENES

De la Comisión de Redacción, en la resolución que concede permiso á don Juan Pardo para aceptar una condecoración que le ha conferido el rey de Suecia.

De la misma, en mayoría y minoría, de la resolución que manda consignar en el presupuesto general varias partidas para la implantación y sostenimiento de una línea telegráfica entre el puerto y la ciudad de Casma.

De la Comisión de Justicia, en el proyecto que vota 300 libras para la construcción de una cárcel en la ciudad de Lluta, capital de la provincia de Huamálíes.

De la de Instrucción, en la resolución venida en revisión, por la que se autoriza á la Universidad de Arequipa para que confiera á don Manuel J. Montesinos el grado de doctor en Ciencias.

De la misma, en la solicitud de don Baltasar J. Zapata, para que se autorice á la Universidad de Arequipa para que le confiera el grado de doctor en la Facultad de Ciencias Naturales.

De la Auxiliar de Guerra, en la solicitud de doña Julia Pagaza viuda de Santillana, venida en revisión, sobre pensión de gracia.

De la de Obras Públicas en el proyecto venido en revisión liberando de derechos de aduana á los materiales y máquinas destinadas á mejorar el abastecimiento del agua potable de Lima.

Los anteriores dictámenes pasaron á la orden del día.

De la Auxiliar de Hacienda, en el proyecto venido en revisión, concediendo liberación de derechos á un piano destinado al Colegio de la Inmaculada Concepción.

De la misma, en el proyecto venido en revisión que exonera del pago de derechos á un piano para el convento de los Descalzos.

De la de Constitución, en la resolución venida de la Cámara de Diputados, por la que se concede permiso á don Héctor García y Lastres para aceptar el consulado de la República del Salvador en esta capital.

Los anteriores dictámenes, que se encontraban en mesa para completarse las firmas, pasaron á la orden del día.

De la Comisión Auxiliar de Hacienda, en la solicitud del prior del convento de Santo Domingo de Arequipa, pidiendo la liberación de derechos á un piano para el servicio de ese templo.

De la misma, en el proyecto que exonera de derechos de importación á un melodium para la iglesia de San Francisco del Barranco.

De la misma, en el proyecto que exonera de derechos de importación á un melodium para la vice-parroquia de San Lázaro de Arequipa.

De la Comisión de Premios, en el proyecto venido en revisión, concediendo á la señorita María García Calderón la pensión de 20 libras mensuales.

Estos cuatro dictámenes quedaron en mesa para completarse las firmas.

PROPOSICIONES

Del señor Echeopar, adicionando la interpretación aprobada sobre los

derechos de matrícula que cobran las capitanías.

Dispensada de todo trámite pasó á la orden del día.

SOLICITUDES

De doña María Montoya, viuda de Farfán, para que se tengan presentes los documentos que acompaña.

A sus antecedentes.

De doña Amalia Aramburú viuda de Freyre, pidiendo aumento de montepío.

A la Comisión Auxiliar de Guerra.

De don José Patrocinio Delgado, pidiendo indulto.

A la Comisión de Justicia.

PEDIDOS

El señor **Ramos Ocampo**, que se oficie al señor Ministro de Fomento para que sirva contestar las siguientes preguntas, que cree necesarias para ilustrar su criterio respecto al contrato celebrado para la construcción del ferrocarril de Lima á Pisco.

1a. ¿Cuánto le cuesta á los Gobierno de Chile y la Argentina cada kilómetro de ferrocarril que construyen y cuanto cobran por pasaje de primera clase en esos ferrocarriles?

2a. ¿Cuántas han sido las propuestas que se han presentado desde que se ha iniciado este asunto, tanto al Ministerio de Fomento como al de Gobierno, antes que existiera el primero?

El señor Presidente indicó á su señoría que el señor Ministro de Fomento había sido citado para la sesión de hoy, y que en ella tendría oportunidad de pedir directamente al señor Ministro los informes que desee.

El señor **Aspillaga**, que se oficie al señor Ministro de Hacienda pidiéndole que envíe el texto del contrato originario celebrado entre el Gobierno y la Compañía del Cable Central, que le ha servido de base para renovar el privilegio por veinticinco años que ha concedido á esa Empresa.

El señor **Coronel Zegarra**, que se oficie al señor Ministro de la Guerra diciéndole q' el derecho de los inválidos al cobro de las pensiones que se les adeuda debe respetarse, al punto de que el importe de ese crédito, hay que incluirlo en el próximo pre-

supuesto, sin obligar á los interesados á seguir un expediente especial para el pago de lo que les adeuda.

El señor **López**, que se dé preferencia al expediente relativo á la adjudicación de la hacienda "Jimbe" al Colegio Nacional de Huarás, que hace pocos días ha venido en revisión, y que á pedido del señor del Río se le dispensó del trámite de Comisión, quedando á la orden del día.

El señor **del Río** hizo presente que ese mismo pedido, había hecho á los señores Secretarios en conformidad con la promesa que el señor Presidente le había hecho en días anteriores.

El señor **Presidente** atendió á los anteriores pedidos en el sentido solicitado.

ORDEN DEL DIA

Telégrafo del puerto al pueblo de Casma.—Se aprueba el dictamen de la Comisión de Redacción en minoría.

Se dió lectura á los siguientes dictámenes en mayoría y minoría de la Comisión de Redacción que dicen:
Comisión de Redacción.

(en mayoría)

Lima, etc.

Excmo. señor:

El Congreso ha resuelto se consigne en el presupuesto general de la República las siguientes partidas: trescientas catorce libras, novecientos noventa y nueve milésimos para la construcción de una línea telegráfica entre el puerto y la ciudad de Casma; treinta y tres libras, novecientos veinte milésimos para los gastos de instalación de la oficina respectiva, y treinta y una libras, novecientos treinta y cinco milésimos para mantenimiento y conservación de la misma.

Lo comunicamos, etc.

Dios, etc.

Dése cuenta.—Sala de la Comisión
Lima, 9 de octubre de 1905.

Oswaldo Seminario y Arámburu—Carlos Forero.

Comisión de Redacción.

(en minoría).

Lima, etc.

Excmo. señor:

El Congreso ha resuelto se consigne en el presupuesto general de la República, la partida de 314.9.99 libras para la construcción de una línea telegráfica entre el puerto y la ciudad de Casma, la de 33.9.20 libras para los gastos de instalación de la

oficina respectiva en aquella localidad, ambas por una sola vez; y la de 31.9.28, anualmente, para el sostenimiento y conservación de la línea.

Lo comunicamos, etc.

Dios guarde á V. E.

Dése cuenta.—Sala de la Comisión
Lima, 17 de octubre de 1905.

J. Moscoso Melgar.

El señor **Moscoso Melgar**.—El dictamen que se acaba de leer es el de la minoría; el de la mayoría fué aprobado ya por la H. Cámara de Diputados.

El H. señor **del Río**.—Yo observé el dictamen en mayoría, porque la última partida de 39 libras, debe figurar permanentemente según se aprobó en ambas cámaras, pero la Comisión de Redacción no se fijó en eso y la incluyó entre las partidas que deben figurar solo por una vez, por eso volvió á comisión, y hoy se presenta el dictamen en minoría, porque ya se ha convenido con los señores de la mayoría, que una vez que vuelva á la Cámara de Diputados, no insistirán en su primitivo proyecto.

El señor **Moscoso Melgar**.—Como solo se trata de partidas para el presupuesto del próximo año, no hay necesidad de decir que sea permanente, desde que en el presupuesto próximo se volverá á consignar.

—Puesto en votación el dictamen de la mayoría de la Comisión, fué desechado, y en seguida se aprobó el de la minoría ya transcrito.

Redacción concediendo á don Juan Pardo permiso para aceptar una condecoración.—Se aprobó la redacción.

Sin debate se aprobó la siguiente redacción.

Comisión de Redacción.

Lima, etc.

Excmo. señor:

El Congreso ha resuelto conceder al ciudadano don Juan Pardo, el permiso que solicita, de conformidad con lo dispuesto en el inciso 4o. del artículo 41 de la Constitución, para aceptar la condecoración denominada "Estrella Polar", que le ha sido conferida por Su Magestad el Rey de Suecia.

Lo comunicamos, etc.

Dios guarde á V. E.

Dése cuenta.—Sala de la Comisión.

J. Moscoso Melgar.—Carlos Forero—Oswaldo Seminario y Arámburu.

Contrato del Ferrocarril de Lima á Pisco.—Continúa la discusión.

Presente el señor Ministro de Fomento continuó la discusión del proyecto del contrato de construcción del ferrocarril de Lima á Pisco, concediendo S. E. el uso de la palabra al H. señor Aspíllaga, que había quedado con ella en la sesión anterior.

El señor **Aspíllaga**.—Me creo obligado á dar una explicación al señor Ministro, de las razones por las que pedí su concurrencia al debate. S. S. debe haber tomado noticia inmediata de las objeciones que el H. señor Capelo hizo ayer al contrato sobre el ferrocarril de Lima á Pisco. Fueron de tal naturaleza esas objeciones, y produjeron en mi espíritu tal impresión, que no pude menos de considerar que era necesario que el mismo autor de ese contrato, el señor Ministro de Fomento, que tan interesado se ha manifestado y manifiesta en cumplir las leyes y los decretos gubernativos, que en armonía con esas leyes se han dictado para la construcción del enunciado ferrocarril, se encontrase presente, para expresar á la Cámara los motivos que han determinado ese contrato. Esta es la razón porque solicité la presencia de Su Señoría.

No me corresponde por el momento entrar en el fondo del asunto, y espero que el señor Ministro dará las explicaciones consiguientes, á fin de que podamos formarnos un concepto cabal de las condiciones en que se va á construir este importante ferrocarril.

El señor **Olaechea**.—Como el señor Ministro no estuvo presente en la sesión de ayer, creo de mi deber, como representante por el departamento de Ica, darle á conocer las objeciones presentadas por el H. señor Capelo á fin de que pueda ordenar sus ideas y condensar sus argumentos para refutarlas.

El señor Ministro tendrá ocasión después de lo que voy á exponer, para expresar sus ideas con todo el poder persuasivo de su palabra, y estoy seguro de que sus contestaciones serán victoriosas, y sus actos justificados ampliamente, como signatario del contrato en debate.

Con la venia del señor Ministro, paso, pues, á ocuparme de la cuestión.

Excmo. señor: Comenzaré declarando ingenuamente, que no me ha

producido ni sorpresa ni contrariedad la impugnación hecha por el señor Senador por Junín del proyecto de contrato celebrado por el Gobierno con la empresa concesionaria del ferrocarril de Lima á Pisco; y no me ha producido ni sorpresa ni contrariedad, porque yo sé Excmo. señor que es una ley de la humanidad que toda idea nueva, todo proyecto grande, toda empresa de aliento, encuentra contradicción de parte de los contemporáneos. Muchas veces esa contradicción se hace, debo suponerlo, con la mayor buena fe, y no es raro que vengan de los mismos que al fin resultarán favorecidos por la ejecución del proyecto.

Afortunadamente, yo creo que las objeciones del señor Senador por Junín se pueden contestar de una manera victoriosa, y que esa es misión que cumple al señor Ministro de Fomento signatario del contrato impugnado. Así nos dará oportunidad para que todos y cada uno de los señores que van á expresar su voto en este importante asunto, puedan hacerlo con la conciencia tranquila, y su patriotismo satisfecho, considerando que si ese voto es favorable, lo dan en el sentido de la ejecución de una obra reclamada urgentemente para el bienestar y prosperidad futura del país; y los señores que no piensen de este modo, creerán también cumplir sus deberes y servir los intereses de la patria á la manera como los entienden.

Pero si es verdad que yo aplaudo la oportunidad que esta discusión nos presenta, para justificar las estipulaciones del contrato que ha celebrado el señor Ministro, debo declarar también con la misma hidalguía mi profunda pena Excmo. señor, de no tener en este caso, la colaboración de la prestigiosa y elocuente palabra del H. Senador por Junín, uno de mis mejores amigos, y cuyas convicciones tan sinceras, como todas las que inspiran los discursos de S. S. lo lleven á oponerse á una gran idea, á desconocer la evidencia de las cosas y á detener la corriente de progreso que hará renacer á pueblos abatidos por inmerecida adversidad.

Es por esto también, que he debido anteponerme al honorable señor Ministro en la defensa de los pueblos que represento, pues cuando se atacan sus intereses, mi voz debe ser la primera que se levante para soste-

nerlos, y debo agregar, que me he visto obligado á hacerlo por la benevolencia con que el honorable senador por Junín hizo mención de mi nombre al manifestar su pesar de tenerse que oponer á la celebración de éste contrato.

Tres son los puntos principales que objetara el honorable senador por Junín refiriéndose á tres cláusulas del contrato, únicas que favorecen al empresario, porque todas las demás, no hacen sino imponer obligaciones á la empresa sin que en ellas se le conceda derechos de ninguna clase.

Las cláusulas impugnadas, digo, son: la que concede una subvención de veinte mil libras durante 25 años; la cláusula en que se hace la concesión, de veinticinco mil hectáreas de terrenos áridos y desiertos—y últimamente la cláusula, en que se fija la tarifa, de seis centavos por kilómetro para los pasajes de primera clase.

Debemos suponer, al menos yo lo creo así, que razones muy poderosas han pesado en el ánimo del señor Ministro de Fomento, para aceptar las cláusulas contenidas en este contrato. No las conozco, porque no he conferenciado con S.Sa.; pero el conocimiento general, que tengo sobre las cosas: las ideas que conservo vivas de la discusión del año pasado sobre este asunto, y en esta misma cámara, sostenida por el señor Ministro de Fomento, me bastan para que pueda formar mi juicio sobre esas estipulaciones.

Hace 30 años Excmo. señor, que la construcción de un ferrocarril de Lima á Pisco, ha sido necesidad manifestada, de todos modos: ha sido una aspiración constante del país y más que una aspiración de los pueblos que va á unir, ha sido una gran esperanza de toda la república, porque se veía claramente que la construcción de esa línea contribuiría de un modo eficaz y efectivo á la seguridad de la capital del Perú.

Si hubiéramos tenido ferrocarriles, que atravesaran la república de Norte á Sur, cuando la guerra del Pacífico, es seguro que Lima no se habría visto, expuesta á los horrores que desgraciadamente presencié.

El ferrocarril de Lima á Pisco, es necesario, no solo para abaratar la subsistencia de los pobladores de Lima, no solo para favorecer el aumento de la población, sino que es indis-

pensable para seguridad misma de la capital.

Los países que miran hacia el porvenir y que procuran el ensanche de sus industrias, el engrandecimiento de sus poblaciones y el aumento de su riqueza, no se detienen, Excmo. señor, ante ninguna especie de sacrificios, si esos sacrificios conducen al fin anhelado por ellos.

En las cinco ó seis leyes que durante treinta años se han expedido para conseguir la construcción de este ferrocarril, se han hecho muchas concesiones á las empresas que se hubieran propuesto acometer la obra; pero el hecho, es, y contra el hecho no hay argumentación posible, que esas concesiones han sido ilusorias, inútiles, porque el ferrocarril no ha llegado á contratarse. Países más adelantados que el Perú, con más riquezas, con más industrias, con más población, con capitales, Excmo. señor, con terrenos irrigados, cuando se proponen hacer ferrocarriles para cruzar su territorio, necesitan hacer concesiones superiores á las que el Perú ha hecho en las seis leyes que he citado.

Tratando de este punto, decía el honorable señor Ministro, en una de las sesiones del año pasado, y lo decía con mucho acierto, lo que voy á leer. Tengo aquí sus palabras.

“En todos los países nuevos cuando pretenden construir ferrocarriles garantizados, los gobiernos no se limitan á indicar la garantía que acordarán al capital invertido, sino que su ministran todos los datos sobre el desarrollo probable de las regiones intermedias que va á cruzar el ferrocarril, porque no es posible que nadie se anime á construirlos, solamente porque se diga que va haber tráfico, sino que hay que demostrar la existencia de abundantes recursos naturales conforme á estudios previos: los campos que puedan irrigarse, las minas que pueden explotar es decir el género de explotaciones que el paso del ferrocarril provocara, y así es posible que se encuentren capitalistas que acometan la obra, y no diciéndolo sencillamente que va á garantizarse el capital que se invierte en ella.”

En sus colonias los países europeos cuando ofrecen un interés al capital de inversión lo adicionan con subvenciones de dinero y con grandes concesiones de terrenos, y hacen todos los sacrificios imaginables para que

esas regiones sean atravesadas por los ferrocarriles."

"Para la construcción del ferrocarril de Montreal á Vancouver el gobierno inglés entregó 25.000,000 de dollars y 25.000,000 de acres de terrenos tan llanos y tan fértiles que el ferrocarril tiene líneas rectas de 1,000 kilómetros y que han llegado á producir 18 hectólitros de trigo por acre, cuando los próximos de Estados Unidos no han producido sino 12; y esos terrenos que comenzaron á venderse á un dollar el acre han llegado á alcanzar el precio de 100 y 200."

"El gobierno belga para su ferrocarril en el Congo entregó veinticinco millones de francos y garantizó el capital, y ha tenido después que erogarlo 10.000.000 más".

"Sería larga la relación de los esfuerzos que hacen todos los países nuevos ó los antiguos en sus colonias para construir ferrocarriles en sus respectivos territorios".

"Yo creo que en materia de concesiones ferrocarrileras estamos aun en la infancia."

"En el año 64 se dió una ley garantizando el 7 por ciento sobre los ferrocarrileros que el Gobierno creyera conveniente construir ¿y qué ferrocarriles se han construido en virtud de esa ley? Ninguno: todos nuestros ferrocarriles lo han sido á costa del Estado".

"Aquí solo puede construirse por el capital privado ferrocarriles productivos como el de Eten á Chiclayo ó el de la Oroya al Cerro de Pasco: pero esperar que puedan construirse garantizando solamente el capital, es esperar lo imposible.—Es necesario convencernos de que si queremos cruzar el país con ferrocarriles será necesario imponernos sacrificios, haciendo algo como lo hecho por México que para construir 12.000 kilómetros de ferrocarril ha tenido que invertir 112 millones de pesos oro ó hacer lo que han hecho los Estados Unidos que para atravesar sus soledades del Oeste han tenido que entregar enormes extensiones de terrenos donde se han levantado opulentas ciudades al paso de los ferrocarriles."

Esta es la historia contemporánea, Excmo. señor, esto nos enseñan pueblos más adelantados que nosotros, con más recursos, con más elementos, con más industrias: y si queremos nosotros construir ferrocarriles, te-

nemos que imitarlo y si no lo hacemos, perdemos el tiempo en pos de vanas ilusiones.

Las leyes expedidas para la construcción del ferrocarril de Lima á Pisco, hacen concesiones que no son menores que las hechas en el proyecto de contrato que se discute. Una de esas leyes garantiza el 7 por ciento de interés anual sobre un capital de 600,000 libras, ó sea una cantidad de 42,000 libras por año, solo como interés del capital invertido, si es que los rendimientos del ferrocarril no llegan á producir utilidades. Sin duda alguna que algo han de producir, pero no es de esperarse que desde los primeros años un ferrocarril que va á buscar el desarrollo de pueblos abatidos, casi abandonados, produzca un interés del 7 por ciento sobre un capital tan fuerte como el que cuesta esa línea. El Gobierno pues, en cumplimiento de esta ley, tendría que concurrir con una suma que aunque fuera menor que el 7 por ciento, no bajaría del 50 por ciento de cuarenta y dos mil libras, ó sean 21,000 libras. Entre tanto, el contrato que nos presenta el señor Ministro de Fomento, dice que se abonarán 20,000 durante 25 años, que es la duración de la garantía; por consiguiente, pagando la subvención, el Perú ha ganado dinero, entregando menos de lo que la ley tiene ya concedido.

Esas leyes además, tienen establecido un derecho proteccionista, porque una de ella declara que toda carga que se mueva entre Pisco y el Callao, por mar, cuyo flete es siempre inferior al terrestre, tiene que pagar un derecho de 50 centavos por cada 46 kilogramos. Esta es una gabela enorme sobre el comercio, en favor de esta línea, y en el hecho solo de imponerla, se demuestra la decisión de los poderes públicos porque se lleve á cabo la construcción de ese ferrocarril. Hoy desaparece esa contribución proteccionista: hay libertad absoluta para el comercio, los comerciantes pueden conducir por tierra ó por mar sus mercaderías, á voluntad.

Yo creo que el Gobierno para establecer en el proyecto de contrato la cláusula impugnada, relativa á la subvención, no tenía necesidad de solicitar la aprobación del Congreso. En la ley general de ferrocarriles se concede al Estado la facultad de asignar una subvención, á su juicio,

por cada kilómetro de ferrocarril que se construya en territorio nacional. Esta ley está vigente, hay una suma fuerte de 200,000 libras, para atender á esas subvenciones y el Gobierno ha podido tomar de esa cantidad las £ 20,000 anuales para subvencionar al concesionario de este ferrocarril.

Luego, ¿por qué alarmarse por la subvención de £ 20,000, á una compañía para la construcción del ferrocarril de Lima á Pisco? ¿Acaso los demás pueblos del Perú, que inmediatamente no reciben el beneficio, van á contribuir con algo de sus rentas, con algo de sus recursos al fomento de esta empresa? No. El departamento de Ica sólo, ha producido por el impuesto á los alcoholes en el semestre anterior £ 20,000, sin contar la provincia de Cañete y el rico valle de Lunahuaná; así es que los impuestos que esos pueblos pagan, basta para que se imponga la ejecución de esa obra de la que depende absolutamente su porvenir.

No hay derecho pues, para negar á un pueblo el beneficio que él se paga y se puede pagar, y que si le impone cargas ningún otro le ayudará á soportar. Por onerosa que sea la subvención, los pueblos favorecidos la aceptan y bendecirán al autor de un contrato que consideran benéfico y conveniente, y de cuya ejecución esperan el mayor bien imaginable.

Esto por lo que respecta á la primera cláusula. Dejo al señor Ministro lo demás que pueda exponer sobre ella y para ser breve voy á ocuparme de las otras dos objeciones que se han formulado.

Decía mi muy estimable amigo el señor Senador por Junín, que las tres cláusulas por él impugnadas, equivaldrían á pagar tres veces el valor de la línea; que siendo una obra cuyo valor puede estimarse en cinco millones de soles, ó sean quinientas mil libras, las veinte mil libras anuales que se dan como subvención por veinticinco años, equivalen á esos cinco millones; que el valor de las tierras concedidas por otra cláusula, estimándolas á razón de doscientos soles por hectárea equivalen á otras quinientas mil libras; y por último que el beneficio que reporta la compañía por la enorme tarifa que se ha establecido equivale también á idéntica suma.

Al tratar de la primera objeción,

omití un argumento que no me parece inútil esbozarlo, para que el señor Ministro haga de él el uso que le convenga.

Las quinientas mil libras que se dan de subvención durante veinticinco años no pueden estimarse como suma que se recibe de contado y de una sola vez.

Esta suma se paga en armadas escalonadas por semestres y cuya duración es de veinticinco años. No es lo mismo que una cantidad efectiva que se da en junto, que una cantidad, que, aunque nominalmente igual, se va á percibir en armadas durante veinticinco años.

Cuando se fija un plazo tan grande como el de veinticinco años, para recibir una cantidad de dinero por armadas, se puede estimar que el valor real y efectivo de la cantidad que se percibe, se reduce solo á la mitad, cuando más, no representando las armadas sino el interés del capital.

Yo creo que una empresa ferroviaria, la empresa que obtenga la concesión de este ferrocarril, preferirá recibir como única subvención doscientas cincuenta mil libras, á recibir quinientas mil en armadas semestrales y durante veinticinco años.

Desgraciadamente el país no puede hacer este sacrificio; desgraciadamente el departamento de Ica que produce por un solo impuesto cincuenta mil libras en un año, no puede dar doscientas cincuenta mil; pero si las diera, las entregaría con gusto para que se construyera este ferrocarril.

Cuanto al punto de la adjudicación de tierras, creo que el error sufrido por mi estimable amigo el señor Senador por Junín, nace de su falta de conocimiento del territorio. Si el honorable señor Capelo hubiera atravesado la distancia que hay entre Lima y Pisco, por tierra, es seguro que no habría dicho que 25,000 hectáreas de desierto, sin agua, en las solitarias pampas de la costa, valen quinientas mil libras.

Entonces nos diría que se pueden regalar todas, y conceder todavía un premio pecuniario á quien se propusiera cultivarlas.

La nueva ley de irrigación tiene establecida, que todos los ciudadanos tienen derecho de pedir, los terrenos abandonados é incultos en la extensión que quieran, con tal de que se

llenar las condiciones determinadas en la misma ley. Con esa concesión el Estado, ganará mucho más, que conservando los terrenos, que nada pueden producir porque les falta el elemento principal. Cultivados esos terrenos, producirían frutos abundantes, harían la riqueza de la población, reinará la abundancia en nuestros pueblos y todo esto se traduce en beneficio público, por el pago de contribuciones que son la consecuencia, y por la riqueza general que se desarrolla en el país.

La cláusula en la que se hace concesiones de terrenos á la compañía es puramente una cláusula decorativa, porque el Estado no puede cultivar esos campos infructíferos. Con esa cláusula el Perú adquiere una esperanza, la de irrigar una parte de su costa, la de aumentar su terreno cultivable, y por consiguiendo la riqueza agrícola.

El Perú es una nación excepcional; sólo tuvo un semejante en el alto Egipto, donde trascurrieron 400 años, sin que humedeciera sus sedientas tierras una sola gota de agua del cielo. Hoy esos ardientes desiertos están regados por los ingleses. El Perú es el único país tropical, en cuya costa no llueve. En otros países atravesados por ferrocarriles, siquiera una vez al año el cielo riega sus campos, y crecen los pastos que significan alguna riqueza, algún producto para los hombres que los explotan.

En la costa del Perú no hay sino pampas desiertas, donde no se vé ni una sola hoja verde y algunos oasis. antes de la conquista, se dice, que los antiguos peruanos, irrigaron gran parte de esos campos.

Como se ve pues, esta cláusula que concede terrenos en el desierto, no es generosa, no concede nada que asombien, y no se debe reparar que se contrata es lesivo.

Ni en la costa del Perú, ni en ninguna parte del territorio, con excepción solo de la montaña, hay una sola pulgada de terreno con agua, que no sea de propiedad particular.

En todos los valles, desde Lima hasta Pisco, todos los terrenos que tienen agua, tienen propietario también, y no se debe reparar que se concedan más ó menos hectareas, porque el Estado va á conceder solo los terrenos que son de su propiedad. Por consiguiente, la cláusula, vuelvo á decir, es una cláusula decorativa, pues

con esa concesión de terrenos eriazos, el Estado no va á perder nada; lejos de eso, va ganar, porque esos terrenos serán productivos. Ojalá que el concesionario de la línea irrigase, no solamente las hectareas que se le concede, sino todas las que hayan en el tránsito; el Perú podría felicitarse de ello.

Viene por último la cláusula que establece las tarifas. Mi estimable amigo y compañero, el señor Capelo, cree que la tarifa de seis centavos por kilómetro señalada en el contrato, es excesiva, comparando la línea en proyecto, con la línea de Lima al Callao; pero no se fija en que entre esas dos líneas no hay término de comparación. No puede haber igualdad entre un ferrocarril que atravesara desiertos, en donde hay que construir puentes de gran magnitud y otras obras de arte que felizmente no son muy difíciles, porque el camino de la costa no las necesita - y el ferrocarril de Lima al Callao ó á Chorrillos, que tiene al lado una carretera y en donde no hay necesidad de ni siquiera un puente, ni tampoco trabajos de nivelación.

Además no se puede comparar las tarifas del ferrocarril de Lima á Pisco con el de Lima al Callao, por cuanto el movimiento de pasajeros y carga en éste último es mucho mayor que el que tendría el primero. El ferrocarril del Callao, según datos que tengo, moviliza tres millones de pasajeros al año, mientras que el de Lima á Pisco se comprende que apenas alcanzará á una cifra incomparable y que tendrá una carga pequeña que transportar. Es necesario, por consiguiente, que el flete de pasajeros y carga esté en relación con el movimiento de la línea: A mayor movimiento, menor tarifa.

En mi concepto, el señor Ministro al fijar como tarifa máxima seis centavos por kilómetro en la tarifa de pasajes, debe haber tenido en cuenta que el pasaje por mar, que es el mas barato en todas partes, entre Lima y Pisco cuesta hoy diez y seis soles cincuenta centavos en primera clase. Conforme á esa tarifa, el pasaje de primera clase en el ferrocarril de Lima á Pisco alcanza por 160 kilómetros, que es la distancia, á trece soles, teniéndose en cuenta además que esa tarifa no es definitiva, porque resultará que si la Compañía de Vapores le hace la competencia al ferrocarril

este rebajará las tarifas, á medida que esa Compañía de Vapores los vaya tambien bajando. El ejemplo lo tenemos en los ferrocarriles de Lima al Callao y á Chorrillos. Cuando el ferrocarril eléctrico fijó una tarifa que era el 50 por ciento menor que la del ferrocarril por tracción á vapor se estableció la competencia entre ambas empresas, llegando á costar el pasaje con beneficio para el público, el insignificante precio de diez centavos. Lo mismo pasará entre el ferrocarril de Lima á Pisco y las compañías de vapores que hacen el tráfico entre estos mismos lugares y el que resulte favorecido será el que ponga precios más baratos.

La tarifa que se ha estipulado en el proyecto de contrato es una tarifa máxima; no es definitiva, es una tarifa que no puede excederse, pero cuya rebaja es muy posible.

Además esa tarifa guarda cierta conformidad con las de los demás ferrocarriles. En el de la Oroya por ejemplo, se paga (leyó).

En el de Mollendo (leyó) y debo hacer notar que ésta tarifa está calculada cuando el valor del sol de plata era de 34 peniques; por consiguiente, si hoy se aplica como debe ser, tiene que subir á 9 centavos kilometro (leyó).

En el ferrocarril de Chimbote á Suchiman (leyó) y debo advertir que éste ferrocarril es de vía angosta y que por consiguiente la tarifa debe ser aquí menor (leyó).

Si pues la tarifa impugnada establece como máximun 6 ctvs por kilometro, si estos 6 centavos se pueden reducir mañana, cuando se establezca la competencia del tráfico marítimo, no veo fundamento á la observación.

Me parece, pues, que éstas razones desvirtuan notablemente las observaciones presentadas por el H. señor Capelo.

Yo no he podido combatirlas con todos los datos, con todos los antecedentes y, en fin, con todas las razones que el señor Ministro de Fomento habrá tenido á la vista para estipular las cláusulas impugnadas; porque no conozco su pensamiento, no he tenido con él ninguna conferencia al respecto, no conozco el contrato sino por la publicación que de él se ha hecho; y por consiguiente, le dejo la palabra á S.Sa. para que complete lo que yo

apenas he esbozado, pero que me parece bastante para justificar el proyecto de contrato que se debate.

El señor **Ministro de Fomento** — Excmo. señor: Comenzaré por manifestar mi agradecimiento al señor Aspíllaga, por haberme proporcionado la oportunidad de justificar ante esta H. Cámara el proyecto de contrato celebrado para la construcción del ferrocarril de Lima á Pisco; pero la brillante peroración del H. señor Olaechea, en gran parte ha aligerado mi labor.

Ha tocado el H. señor Olaechea, con gran tino todos los puntos aparentemente débiles del contrato que se discute, y sobre los cuales el H. señor Capelo tuvo por conveniente hacer algunas observaciones.

Impresionable é impresionante como siempre el H. señor Capelo, usando de su fácil y brillante palabra, para sugestionarse y sugestionar á sus oyentes hizo una descripción, una pintura sombría y tétrica de algunas de las cláusulas del contrato celebrado "ad referendum" entre el gobierno y el representante de la empresa del ferrocarril inglés.

En las altas montañas, Excmo. señor, se presenta el fenómeno de que la imágen del observador la vé éste mismo, á corta distancia y con proporciones colosales. En las regiones polares, los objetos más pequeños, los animales más inofensivos, se presentan con aspecto aterrador, revistiendo al forma y contestura de animales anti-diluvianos.

Esto mismo pasa, Excmo. señor, en el orden moral; en muchas ocasiones sugestionado un orador con respecto á un asunto cualquiera, llega á presentar cuadros aterradores, llega á dibujar y acentuar líneas de colores sombríos respecto de actos perfectamente en armonía con las leyes y conveniencias públicas. Pero del mismo modo que el más ligero soplo de brisa basta para desvanecer esas figuras debidas á la refracción atmosférica; así mismo en el concepto de los oyentes del orador de tan impresionante palabra, que los sugestiona; y aún en el concepto del orador mismo, desaparecen todos los tonos tétricos, todas las sombras que había proyectado, una vez que se hace una exposición razonada y meditada de los asuntos, que lo alarmaran bajo la primera impresión.

El señor Capelo, oyó la lectura del contrato y según declaración propia,

fué anotando tres cláusulas, que en su concepto eran de lo más dañosas para las conveniencias públicas.

En la de las tarifas anotó, que eran seis centavos máximo por kilómetro lo que á los pasajeros de primera clase, la compañía, tenía derecho de cobrar. Comparó inmediatamente, esa tarifa con la del ferrocarril de Chorrillos y ferrocarril del Callao, y la encontró absurda por lo cara.

Oyó el señor Capelo, la cláusula relativa á las 25 mil hectáreas. En su espíritu, las avaluó en cien y doscientos soles cada una, es decir, lo que puede pagarse por la hectárea de terreno bajo riego, situada en los alrededores de Lima, y haciendo el cálculo primero con cien soles por hectárea, llegó á dos millones y medio, y después con doscientos soles, llegó á cinco millones de soles.

Anotó el señor Capelo la cláusula relativa á la subvención de veinte mil libras anuales y multiplicándola por 25 años obtuvo las 500 mil libras

No se fijó mi honorable amigo, que además de esta cláusula hay algunas que introducen modificaciones y establecen taxativas; y no se fijó tampoco en las circunstancias que rodean estas concesiones aparentemente liberales; y en las leyes preexistentes, en orden á la pronta construcción del ferrocarril de Lima á Pisco, y á las facilidades de todo género que debían darse á los empresarios conforme á ellas.

Voy á tomar en consideración, Excmo. señor, cada una de las cláusulas observadas por el H. señor Capelo, voy á pasar revista á cada una de sus impugnaciones, y voy á manifestar y á probar á la H. Cámara, que carece de fundamento el cuadro sombrío que él trazó.

La primera impugnación se refiere á la tarifa por pasajeros de 1.ª clase. No se fijó el H. señor Capelo, en que además de la tarifa de pasajeros hay la tarifa de fletes. Que si la tarifa de pasajes, á razón de seis centavos en primera y cuatro centavos en segunda, es mucho mayor que la que se cobra de Lima á Chorrillos y de Lima al Callao; en cambio, la tarifa de fletes es la menor que se cobra en todo el Perú; y aprovecho la oportunidad, Excmo. señor, para reivindicar para el Gobierno actual el honor de haber establecido este feliz precedente en los contratos de ferrocarriles, de haber rebajado las tarifas á tal punto que los contratistas podrían en

otras ocasiones haberlas considerado como inverosímiles por su pequeñez.

Pero además, Excmo. señor, hay que recordar que este contrato se deriva en gran parte de las leyes preexistentes y que en una de ellas se establece que la tarifa máxima que el contratista podrá cobrar no será en ningún caso mayor que los gastos que se originen por la vía marítima entre el Callao y Pisco; y que, como además del gasto que esa vía irroga á los despachadores de carga, tendrán el de pagar el impuesto de cincuenta centavos por cada 46 kilos, ó lo que es lo mismo once soles por tonelada; resulta que no solo podría cobrar la empresa del ferrocarril de Lima á Pisco la tarifa marítima, sino además de ésta el gasto que origina los muelles y trenes, y el importe del impuesto. De manera que se pagaría los diez ú onces soles que cuesta actualmente el movimiento de una tonelada desde Lima á Pisco, por la ruta marítima, más los once soles que importaría el impuesto, sumando en todo veintidos soles. Ahora, según este contrato, la carga pagará pues menos de lo estipulado en la ley, porque, á razón de cuatro centavos por tonelada y kilómetro, importa, sobre los 240 kilómetros, nueve soles sesenta centavos; por consiguiente, una tonelada de carga con este contrato, pagará de Lima á Pisco nueve soles sesenta centavos por el ferrocarril; que es menor que la tarifa marítima actual; y habría pagado veintiuno ó veintidos soles si hubiéramos seguido las leyes vigentes.

Además, como con mucha exactitud ha manifestado el H. señor Olaechea, la tarifa de pasaje de primera clase por la vía marítima es de S. 16.50.

El señor **Olaechea** (interrumpiendo).—Sin considerar lo que se paga por embarque y desembarque.

El señor **Ministro**.—Sí, sin incluir lo que se paga por embarque, desembarque y tren, y mientras tanto, por la ruta terrestre, será catorce soles y pico, así es que siempre habrá una economía de más ó menos consideración, aún en esta tarifa de pasajes, reputada tan enorme por el H. señor Capelo.

Además, debemos recordar que las tarifas mínimas no quedan definitivamente establecidas por el Gobierno, sino por la competencia. Hemos visto que el ferrocarril de Lima á Chorrillos tuvo que rebajar las tari-

fas á la mitad, una vez que el tranvía eléctrico le hizo la competencia. En los Estados Unidos no se estipulan las tarifas por el Gobierno, se confía en que la competencia hará que las cifras sean cómodas; y así ha sucedido efectivamente, los ferrocarriles allí han alcanzado precios maravillosamente bajos; lo mismo pasará aquí cuando las compañías marítimas hagan la competencia al ferrocarril.

Como el H. señor Olaechea ha leído los precios de las tarifas de pasajes en nuestros ferrocarriles que, en virtud del contrato cancelatorio de la deuda externa, fluctúan entre 6 y 4 centavos por kilómetro de ciertas secciones, al cambio de 24 peniques por sol; tomaré algunas cifras de una relación muy minuciosa de las tarifas á que actualmente está sujeto el movimiento de carga en todos nuestros ferrocarriles, que tengo á la vista:

Tenemos en el ferrocarril de Chosica (leyó).

Pero detengámonos un poco en estas tarifas de 17, 14 y 11 centavos que actualmente se cobran y comparemos con la tarifa de 4 centavos para la carga de 3a. clase, de 6 centavos para la de 2a., y de 9 para la de 1a., que es la estatuida en el ferrocarril de Lima á Pisco. Sabemos (leyó).

De la Oroya al Cerro de Pasco, que es una línea que ha costado relativamente poco, porque atraviase terrenos que también son relativamente llanos, se cobra 20, 18 y 15 centavos para la carga y para los pasajeros 6 y 3 centavos.

En el ferrocarril de Mollendo á Arequipa (leyó).

Así es pues, que las cifras de que hice mención en el ferrocarril de Lima á la Oroya se convierten ahora en el triple en las secciones de los ferrocarriles del sur.

En el ferrocarril de Juliaca al Cuzco ó á Sicuani más propiamente dicho, se cobran las mismas tarifas de 18, 14½ y 11½.

Y no se puede decir respecto á este ferrocarril lo que se dirá respecto á las secciones andinas del ferrocarril de Lima á la Oroya y que como el de Mollendo á Arequipa, presenta dificultades de trazo que hacen muy costosa la obra, porque en este ferrocarril de Juliaca á Sicuani es donde esas dificultades están reducidas al mínimo posible porque, es un terreno llano y se desarrolla el ferro-

carril en la altiplanicie, de manera que todas esas condiciones que influyen en la fijación de las tarifas desaparecen en ese ferrocarril que en este respecto está en condiciones más favorables que el de Lima á Pisco.

Vamos á ver el ferrocarril de Lima al Callao cuya tarifa para el transporte de sus numerosísimos pasajeros es tan pequeña; pero en cambio su tarifa para carga, es de 18, 15 y 12 centavos, es decir, el doble ó triple de la tarifa fijada para el de Lima á Pisco.

El de Chorrillos (leyó).

El de Chimbote á Suchimán (leyó)

Sin perjuicio de que en algunos de estos ferrocarriles y entre ellos el de Chimbote, se cobra 6 y 4 centavos para pasajeros.

El ferrocarril de Pisco á Ica es un ferrocarril cuyo costo por kilómetro es inferior al de Lima á Pisco, pues basta pensar, para convencerse de ello, en que este ferrocarril, por ir de norte á sur, va atravesando numerosas quebradas que viniendo de la cordillera mueren en el mar, mientras que el de Ica se desarrolla en una pampa donde no hay puentes, ni curvas ni otro gasto que limpiar el terreno y tender los rieles, y sin embargo allí se cobra 12, 10 y 8 centavos.

Además, la carga de tercera clase es la más abundante y como la clasificación la hace el Gobierno, resulta que estos 8 centavos por tonelada de carga que son justamente el doble de los cuatro centavos que se han estipulado para el ferrocarril de Lima á Pisco determinan una tarifa doble.

En el ferrocarril de Ilo á Moquegua y en el de Piura á Catacaos la tarifa de pasajeros, es excesivamente elevada y no valdría a pena de ponerla en comparación con ésta de 4 centavos.

Lo mismo sucede con el ferrocarril de Eten á Ferreñafe, que cobra los siguientes fletes (leyó)

Se pagan pues 40, 35 y 30 centavos como flete.

Yo creo Excmo. señor, que esta enumeración de las tarifas, tanto de pasajes como de fletes que hoy se pagan en estos ferrocarriles, habrá hecho desaparecer ese temor que en la H. Cámara, habrá podido inspirar la palabra elocuente del señor Capelo, relativamente, á la elevada tarifa del ferrocarril de Lima á Pis-

co; como que la única cifra relativamente elevada es menor, que la que cobran gran número de ferrocarriles y que la tarifa de carga, que es la que más importa, porque no habrán muchos pasajeros entre Lima y Pisco, es mucho menor.

Así es que en este punto yo reclamo más bien para el Gobierno, el honor de haber establecido un precedente tan feliz.

Hay más, Excmo. señor: no basta comparar las tarifas que hay en las otras líneas para llegar á la conclusión á que se ha llegado; pues puede argüirse que gran número están influenciadas por las pactadas en el contrato de cancelación de la deuda externa.

Voy á comparar las tarifas, del ferrocarril de Lima á Pisco, con las tarifas de otros países hispano-americanos.

En Mexico en donde el desarrollo ferrocarrilero, ha llegado á un alto grado; tenemos en la línea de Chihuahua á Durán, que la tarifa de pasajes es la siguiente. (leyó).

Y esto se paga en ferrocarriles mexicanos construidos con fuertes subvenciones del Gobierno siendo digno de llamar la atención que esta tarifa de seis centavos por kilómetro tan censurada es, para los pasajeros de tercera clase.

Yo insisto mucho sobre la tarifa de carga, porque creo que es lo único que tiene importancia en materia de tarifas ferrocarrileras entre nosotros.

Si se sale de los ferrocarriles de Lima al Callao y Ocho Rillos, no tenemos un solo ferrocarril dedicado al transporte de pasajeros, mientras tenemos dos mil kilómetros dedicados al transporte de carga, casi exclusivamente.

La tarifa que rige en Méjico es como sigue: (leyó).

Esto en cuanto á Méjico, vamos á ver ahora los fletes de la Argentina. En este país también los ferrocarriles han sido protegidos, y protegidos en la forma más eficaz y dispendiosa para el Estado, que no ha trepidado en hacer sacrificios con el objeto de obtener esta facilidad en los transportes; pues bien, al respecto, tengo los siguientes datos: "El ferrocarril argentino que va del Norte....." (siguió leyendo).

Estas cifras de 6 y de 3 centavos,

que parecen tan fatídicas al señor Capelo, existen en las tarifas de ferrocarriles, que en su mayor parte no atraviesan regiones montañosas, no teniendo por lo tanto las empresas que dedicar una parte considerable de sus entradas brutas á la conservación de las líneas.

No tiene nada de extraño, pues, que el Gobierno hay contratado con la Empresa constructora del ferrocarril de Lima á Pisco, como flete de pasajeros de primera y segunda clase respectivamente, las sumas de seis y tres centavos, debiéndose tener en cuenta además que éstas sumas tienen que ir bajando sucesivamente, á medida que se establezca la competencia entre el tráfico marítimo y el terrestre.

Podría citar ferrocarriles europeos que, en circunstancias de tráfico superiores á las del de Lima á Pisco, tienen tarifa de pasajeros y carga iguales á la que se ha estipulado en este ferrocarril.

Creo, excelentísimo señor, que tanto con la lectura de estas cifras preferentes á otros países como las consideraciones que acabo de tener el honor de exponer á la Cámara, se disipará todo temor respecto á la cláusula del contrato en que se estipula las tarifas que deben regir para el nuevo ferrocarril, y creo que renacerá la confianza de que cada vez que se establezca un contrato de esta especie, el Gobierno se fijará de preferencia en las tarifas pues es mi convicción que la tarifa elevada en un ferrocarril impide el desarrollo y el fomento de la riqueza de los lugares por donde debe atravesar.

Por esto me parece que el del Cerro de Pasco es un ferrocarril que impedirá la explotación de las minas de ese lugar, y que un ferrocarril como el de Chimobte á Recuay donde el flete del carbón es muy elevado no facilitará la explotación de este combustible, es decir que esos ferrocarriles y sus análogos no sirven para el desarrollo de las regiones que atraviesan; y si esta es mi convicción, creo que bastará para convencer á la Cámara que no ha procedido, que no procederá ligeramente el Ministro de Fomento que habla en la fijación de tarifas.

Pero no basta para darse cuenta de los efectos de una cláusula, estudiarla aisladamente, se hace indis-

pensable esudiar todas las otras que tienen concomitancia con ella. Y si á las consideraciones anteriores, se agrega que el artículo 25 estatuye que ésta empresa no podrá celebrar pactos de ningún género, con las empresas dedicadas al transporte entre el Callao y Pisco, sean terrestres ó marítimas, se adquirirá el convencimiento de que si el contratista para sacudirse de una tarifa tan baja quiere negociar y celebrar pactos lesivos para los intereses del público y del Gobierno, con las compañías marítimas, no podrá hacerlo. Hay más, el artículo 30 establece un precedente único en la historia de nuestros ferrocarriles, que ésta tarifa será revisada cada 5 años, de modo que el Gobierno está en condiciones de hacer que aunque sean bajas se rebajen más, si lo cree conveniente para el desarrollo de las regiones que atraviesa el ferrocarril. Por último el artículo 34 dice que el concesionario renuncia á las ventajas que puedan derivarse del impuesto creado por la ley de 1901 para la carga que se moviera por la vía marítima entre el Callao y Pisco. La cláusula pues, no solo por sí sola es buena sino que está en relación con otras cláusulas intrínsecamente buenas también.

La segunda cláusula impugnada es la relativa á la concesión de terrenos, y ya muy bien dijo el honorable señor Olaechea que ésta es una concesión de tal género, que equivale á cero. Efectivamente los terrenos eriazos de nuestra costa que no están bajo riego, no tienen casi valor, y el Gobierno obtendrá una inmensa ventaja con dar esas 25,000 hectáreas de terreno á la compañía para que las irrigue, como seguramente tendrá que hacerlo si quiere darles valor.

Yo creo que éste obsequio á que aludió el honorable señor Capelo, viene á compensar la cláusula relativa á las libras 20,000.

Yo creo que este donativo de 25 mil hectáreas viene á equilibrar la subvención de 20,000 libras. Para que no pese sobre el Erario Nacional ese pago de 20.000 libras á esta empresa, es necesario que la construcción del ferrocarril desarrolle la producción, los consumos, la circulación de la riqueza entre las regiones atravezadas y ésto se logrará con la irrigación de esas 25,000 hec-

táreas, aumentando las producciones agrícolas de esa región; y no es posible dudar por un momento q, las libras 20,000 que el gobierno dará anualmente serán pagadas por la compañía y muchos otros particulares en la forma de impuestos, al gobierno mismo. De manera pues que en lugar de ser las 25,000 hectáreas una concesión onerosa para el Estado, es una concesión que va á establecer una compensación con la subvención de las libras 20,000 anuales.

El cálculo que hace el honorable señor Capelo, de los millones en los cuales fija la cifra que valen éstas 25,000 hectáreas, creo que es un poco exagerado, y estoy seguro de que no encontraría comprador para esos terrenos ni por una cifra cien veces menor.

Si 25,000 hectáreas de terrenos eriazos y sin agua se pudieran vender en millones de soles, es una temeridad que no procedamos á enagenar todos nuestros terrenos de la costa pertenecientes al Estado y los municipios, para obtener centenas de millones de soles. Quien sabe, si procedimiento igual podrían también seguir ciertos países europeos que poseen grandes extensiones de terreno en los desiertos de Sahara. Pero desgraciadamente el valor del terreno no depende solo de su extensión, depende de que el terreno sea apropiado para la agricultura ó de que encierre riquezas minerales de fácil explotación, y en el primer caso de que el terreno tenga agua, que haya brazos baratos, y en fin de tantas otras condiciones que son las que dan valor á los terrenos y que faltando se lo quitan por completo, aun que esten situados entre Lima y Pisco.

Debo hacer notar además, que ésta concesión no es nueva, no la hemos estipulado por primera vez en éste contrato; ésta concesión está en la ley de 1895 relativa al ferrocarril de Lima á Pisco, y no hemos hecho sino calcar la voluntad del legislador, trasladándola á este contrato.

Si concediendo terrenos se pudieran construir ferrocarriles debo declarar que el de la Oroya al Ucayali estaría construido, pues hay una ley que entre muchas concesiones dá la de 6,000 hectáreas por kilómetro cualquiera que fuera el an-

cho de la trocha, y sin embargo el ferrocarril no se ha construido.

En 1893 se dictó una ley para la construcción del ferrocarril desde Juliaca ó Sicuaní, hasta el río Huarihuari; por esa ley se concedieron tres kilómetros de terrenos á uno y otro lado de la línea, y además la prioridad para denunciar terrenos auríferos y vetas metalíferas, exonerándolos durante cinco años, de todo impuesto, lo mismo que se exoneraba de toda contribución directa á los empleados y colonos de la empresa; y todavía se hizo una serie de concesiones que sería inacabable el relatar. Sin embargo ese ferrocarril no se ha construido lo que prueba que no basta que el Gobierno ofrezca tierras. Las tierras solas, no valen nada, porque las de la costa necesitan agua y brazos, y las de la montaña, caminos y colonos. De modo pues que la tierra no es nada, lo principal es el capital y el trabajo.

En otras partes se ha dado mucho más. Sería fatigoso tal vez para la honorable cámara, que yo hiciera una relación de todos los ferrocarriles que se construyen en las colonias Europeas, ó en los países nuevos; pero mediante esa relación podría probar, que hemos quedado muy cortos en cuanto á concesión de tierras; y que hemos quedado muy cortos también, en cuanto á concesiones de otro género.

Insistiré solamente con respecto á los ferrocarriles, de los cuales me ocupé con ocasión de un debate análogo en ésta Cámara, y que el señor Olaechea ha tenido la bondad de recordar, al leer fragmentos del discurso que con esa oportunidad pronuncié. Entonces hice notar la gran extensión de terrenos fértiles, regados, que se concedían. No recuerdo que en mi discurso, figurara que además de esas concesiones de tierra, se otorgaron fuertes concesiones de dinero en forma de préstamo, reembolsables hasta en 150 años en unos casos y en otros fuertes sumas de dinero no reembolsable. Lo único que diré á la Cámara es, que hay ferrocarril que debe en Estados Unidos 53 millones de dollars derivados de esos préstamos á largos plazos y que hay otro que debe sesenta y tantos millones de dollars; y sin embargo, tengo la seguridad de que en la época en que todas estas concesiones se otorgaban, época de Estados Unidos

comparable á mi modo de ver con la que atravesamos actualmente, todos quedaron entonces muy satisfechos de haber otorgado concesiones tan considerables á cambio de que sus soledades occidentales fueran atravesadas por estos heraldos de progreso. Del mismo modo nosotros debemos, en mi concepto, estar muy contentos de que podamos celebrar contratos como el que en este momento discutimos, que dará vida una vez construido el ferrocarril que en él se estipula, á todas estas regiones poco menos que desiertas, con excepción de los estrechos valles que las atraviesan, y que se extienden desde Lima hasta Pisco.

Debe la honorable Cámara fijarse en que los efectos de un ferrocarril sobre la riqueza material son muy considerables, porque estimulan la producción, intensifican la circulación, favorecen los consumos, pero que eso no es nada en comparación de los provechos de orden intelectual, de orden inmaterial que reportan las regiones atravesadas por un ferrocarril. Así como ponen en movimiento y estimulan la producción y el consumo de riquezas materiales los ferrocarriles también ponen en circulación las ideas, estimulan la absorción de ellas por los habitantes de las regiones atravesadas por el ferrocarril; en una palabra, civilizan, educan á esos habitantes.

Yo tengo la firme convicción de que la influencia educadora de un ferrocarril es muy superior á la de todas las escuelas de primeras letras que puedan fundarse á lo largo de ese ferrocarril; yo tengo la seguridad de que el ferrocarril de la Oroya á Huancayo y al Cerro de Pasco civiliza más todas las regiones que atraviesa que todas las escuelas establecidas ó que se establezcan. Esto no quiere decir que se debe dejar á un lado la instrucción popular; esto lo que quiere decir es que la civilización se difunde por los ferrocarriles; y que la instrucción y los ferrocarriles son los dos tópicos hacia los cuales deben dirigirse todos los esfuerzos de los poderes públicos, principalmente en países como el nuestro que deben ser y son intervencionistas, y que deben proceder como proceden los países europeos con sus colonias, los cuales, siguiendo procedimientos industriales y comerciales, las civilizan, desarrollan sus actividades y ponen

de manifiesto todas sus riquezas.

Pero con respecto á esta cláusula, podemos decir lo mismo que con respecto á la anterior: no basta con que haya disipado ya las sombras que, sobre ella, mi honorable amigo el señor Capelo tuvo por conveniente echar, sino que es necesario además fijarse en que hay otras cláusulas que todavía la mejoran, ó le quitan todos los inconvenientes que pueda ofrecer.

El artículo 19, dice: Quedan exceptuados los terrenos que quisiera destinar el Gobierno á construcciones fiscales, así como los que fueren necesarios para el cruzamiento de otras vías, para obras de utilidad pública y para nuevas poblaciones.

Por consiguiente, esa zona de 500 metros, que no será continua porque el ferrocarril no va á atravesar terrenos completamente baldíos, sino que atravesará valles de propiedad particular, tendrá mayor discontinuidad con las reservas que el Gobierno hará conforme á esta cláusula 19. Donde quiera el Gobierno fundar un nuevo pueblo, opondrá su veto, donde quiera que haya un camino lo opondrá también y tomará el terreno gratuitamente, lo mismo que para cualquiera otra obra pública que quiera hacer en la zona aparentemente privilegiada.

La cláusula 20 tiene á continuación la cláusula 21 que la modifica sustancialmente y la hace perder todo lo que pudiera tener de odiosa. Dice que si no hubieran terrenos públicos bastantes en las provincias recorridas por el ferrocarril el Gobierno no asume responsabilidad, porque los terrenos deben ubicar exclusivamente en dichas provincias; no se ha estipulado que se tomen en los departamentos atravesados, lo que daría cierto derecho á la empresa para tomar terrenos al norte de Lima ó al sur de Pisco, sino exclusivamente en las provincias atravesadas.

Voy á ocuparme ahora de la tercera parte que se refiere á la subvención. El contrato estipula 20000 libras de subvención anual durante 25 años. En esta cláusula se han modificado sustancialmente las leyes anteriores. La ley de 1903 que estipulaba una garantía del 6 por ciento sobre un capital de libras 500,000, y la de 1906 que estipuló un interés del 7 por ciento sobre el mismo

capital, demuestran q' el congreso no satisfecho con las libras 30,000 que se iban á dar por la primera ley, las aumentó á 35.000; pero se me dirá la garantía del interés del 7 por ciento no es el pago de libras 35.000 cada año y por consiguiente no se han economizado esas libras 15.000. Voy á demostrar que se está en error, que ha habido una economía notable mucho mayor que la que el señor Olaechea, tuvo oportunidad de señalar al concederse únicamente la subvención de libras 20.000 anuales. Nada se dice en la ley última ni en ninguna de las anteriores con respecto á si en el caso de haber pérdida en la explotación de este ferrocarril el Gobierno la asumiría, pero la redacción de esa ley hace creer que al dar ese 7 por ciento de garantía libra de todo gravamen al capital, de manera que en el caso posible de haber pérdida en esa explotación el Gobierno se habría visto obligado á asumirla. Pero no hay para que extremar el argumento hasta ese punto y limitémonos á que sean libras 35.000 las que se debían conceder en el caso de que el ferrocarril no diera utilidad. Yo voy á hacer ver que en caso de que ese ferrocarril dé utilidad será pequeña. El movimiento de carga entre el Callao y Pisco es actualmente de 20.000 toneladas anuales; no hay por qué suponer que esas 20.000 toneladas las tome íntegramente el ferrocarril y al contrario todo hace prever que gran parte de esa carga continuará yendo por la ruta marítima, porque si es verdad que lo que se paga de muellaje en Pisco, dársena y otras gabelas en el Callao que pesan sobre la carga que se mueve por los vapores hace onerosa esa vía á pesar de que se rebajen mucho los fletes de los vapores, hay que tomar en cuenta que las embarcaciones menores de 20 toneladas no pagan dársena, etc.; y que hay que deducir que no es posible suponer que las embarcaciones menores ó veleras aun los vapores quedarán completamente desprovistos de carga; algo tendrán que llevar ó traer y no creo aventurado suponer que esa proporción será del 50 por ciento así es que para este ferrocarril quedarán sólo 10.000 toneladas de carga; y esta cantidad en 240 kilómetros y á razón de 4 centavos por carga de 3a. clase (mayor por la de 2a. ó 1a.), tomando en cuenta que la carga de 3a. es la más

abundante pues la clasificación la hace el Gobierno, no será aventurado suponer que el promedio será de 5 centavos que multiplicados por los 240 kilómetros nos dan 12 soles para el flete de una tonelada y 120.000 soles para las 10.000 que han de transportarse en el año. Por consiguiente el producto bruto de ese ferrocarril podrá llegar á ser unos 120.000 soles al año por la carga.

Si tomamos en cuenta que en un ferrocarril de tan poco tráfico la proporción entre los gastos de explotación y el producto bruto tiene que ser fuerte;

Si tomamos en cuenta, que en las bases que señaló el Gobierno en 1903, se estipula el 60 por ciento del producto bruto en los gastos de explotación y que esa cifra se conceptúe muy baja por todos los entendidos en este ramo, pues todos consideraban que más del 60 por ciento tendría que gastarse, podemos llegar á la conclusión, que este 60 por ciento tomado como base, para el cálculo me dará resultado inferior para mi objeto, y por consiguiente sobre 12.000 libras, serían 7.200 de gastos y cinco mil ochocientas libras de producto neto. Sobre las 35.000 á que asciende el 7 por ciento tendría el Gobierno en su abono cinco mil ochocientas libras ó sean veintinueve mil doscientas que tendría que pagar. Sin embargo, no ha estipulado sino veinte mil libras, luego hay que llegar á la conclusión de que el Gobierno hace un ahorro considerable cada año.

Así pues con esos productos por fletes y unos 2.000 por pasajes, tenemos que llegar á la conclusión que el Gobierno ha hecho una economía de siete mil libras estipulando veinte mil. Esto es ponerse en el mejor caso porque no sabemos todavía la magnitud á que llegará el tráfico existiendo también tráfico por la vía marítima, todo hace esperar que esta vía de Pisco, tendrá que buscar otras fuentes para aumentar sus ingresos, tendrá que colonizar esas 25 mil hectáreas, pues el tráfico marítimo, continuará siempre haciendo fuerte competencia al ferrocarril. Así es que la economía, con esta consideración aumenta sobre las 7.000 libras señaladas en el cálculo que antes hice.

Es necesario recordar, que en el contrato celebrado ad referendum, se ha suprimido el impuesto pres-

crito en la ley y ese es un beneficio para los que tengan que trasladar sus personas y carga entre el Callao y Pisco.

En otras partes, las cosas las hacen más en grandes en materia de construcción de ferrocarriles. El señor Olaechea tuvo la oportunidad de leer párrafos del discurso que pronunciara en la cámara en otra ocasión y en el que indicaba que México había gastado de ciento diez á ciento veinte millones de dollars en la construcción de ferrocarriles -- Que Inglaterra, había invertido sumas colosales en subvencionar la construcción de los ferrocarriles irlandeses. Ya he hecho mención sobre los sacrificios que el mismo Gobierno se ha impuesto para la construcción de los ferrocarriles interoceánicos del Canadá.

Podría insistir también sobre los q' este mismo gobierno se ha impuesto para la construcción de los ferrocarriles en la India, en la Australia y otros lugares. Todos los países sudamericanos hacen lo mismo. El Brasil ha hecho esfuerzos colosales, sacrificios superiores al pago de veinte mil libras anuales para la construcción de un ferrocarril de 250 kilómetros de importancia indiscutible, para lograr la construcción de sus ferrocarriles y así por el estilo en todas las que quieren que el desarrollo de su territorio sea rápido.

Pero hay más, la doctrina que se ha establecido en este contrato con respecto al precedente que se sienta por él, y que tantos temores ha inspirado al señor Capelo, no ha sido precisamente establecida por el Gobierno sino por el Congreso. La ley de ferrocarriles del año 1903, entre las formas que señala para llevar á cabo la construcción de los ferrocarriles en ella prescritos, dice que se pague una anualidad fija al constructor del ferrocarril, equivalente al 5 por ciento del costo del ferrocarril durante veinte años; de tal modo, pues, que en esos veinte años, se pasará el íntegro del valor del ferrocarril. Aquí hemos pagado ó vamos á pagar el 4 por ciento durante veinticinco años y esto prueba que los términos del contrato son indudablemente más ventajosos que los que están consagrados ya por lo que es una ley del Estado. Pero no debe creerse que por cuanto se paga esas veinticinco anualidades de 20.000 libras, con esa suma se paga

el valor del ferrocarril; porque veinte mil libras no son siquiera el interés del capital necesario; por consiguiente, no se paga el capital, lo que se paga es un interés módico del 4 por ciento y por plazo limitado: por 25 años. Se pagaría el capital si esa subvención se diera por tiempo largo y en cantidades tales que fueran suficiente para pagar tanto los intereses como la amortización; pero no pagándose sino el 4 por ciento del valor del ferrocarril, no se paga éste sino ese interés del capital necesario para construcción durante el tiempo indicado.

Además, con esta cláusula pasa lo mismo que con las otras. Es necesario no sólo atenerse á parte de ella, sino á su total y á todas las demás cláusulas que la complementan, ó modifican. La cláusula 24, por ejemplo, se refiere á la del pago de la subvención estableciendo taxativas y excepciones, que no se han estipulado en las leyes anteriores vigentes, de modo que en caso de paralización del tráfico la garantía con las leyes anteriores habría continuado abonándose, mientras que en este contrato se dice: (leyó)

De modo que en caso de que si por cualquier motivo se suspendiera la explotación se suspendería también el pago de la subvención, de modo, pues, que el Gobierno no subvenciona sencillamente la construcción del ferrocarril, sino una explotación continua y permanente, lo que asegura que bajo ningún pretexto puede suspenderse el tráfico.

Me parece que habrá adquirido el H. señor Capelo, con las observaciones que acabo de hacer el convencimiento de que el contrato es conveniente, y se habrá disipado todo temor del senado para proceder con tranquilidad, prestándole su aprobación, porque puede estar seguro que no va á ser oneroso para los fondos del Estado, ni para el desarrollo de las regiones atravesadas, pues en cualquiera otra forma se reembolsará el Estado anualmente las subvenciones que pague, y además este ferrocarril es de tal importancia que todo género de sacrificios que se hicieran, no deberían detener á los poderes públicos.

El señor **Ramos Ocampo**.—En la peroración del señor Ministro han quedado satisfechos uno de los datos que yo pedí, y aunque considero fatigado á SSa. voy á suplicarle se

sirva poner en mi conocimiento, cuantas han sido las propuestas que se han presentado en su oficina, para verificar éste trabajo.

El señor **Ministro de Fomento**.—Sería necesario remontarse al año 65 para absolver la pregunta de SSa.

Se han presentado muchas propuestas con respecto á éste ferrocarril pero entiendo yo que lo que desea conocer SSa. no es cuantas se han presentado en años remotos sino cuantas se han presentado en los últimos tiempos en virtud de las leyes que rigen respecto á éste ferrocarril.

Debo decirle á SSa. que después de la ley del 86 no se presentó ningún proponente, lo que dió lugar á la ley de 1888, y después de ésta ley, no se presentó tampoco proponente alguno, dando lugar á que se expidiera la del año 95. En ésta ley fué en la primera que se estipuló el impuesto de 50 centavos por cada 46 kilogramos para la carga que prefiriese la vía marítima.

Después vino la ley de 1901 que fué la primera en que se estipuló interés para el capital invertido; entonces tampoco se presentó ningún proponente. En 1903 se aumentó la garantía del interés, del 6 al 7, por ciento y ésta ley, que manifiesta el interés de los poderes públicos para que se construya éste ferrocarril fué la que dió mérito á que se presentaran algunas propuestas.

Las primeras propuestas presentadas no se conformaron á los términos de la ley y eso dió mérito á que el Gobierno sacará la obra á licitación formulando bases estrictamente sujetas á la ley de 1903. La licitación terminó y se venció el plazo, llegó el último día después de haber solicitado prórroga un probable proponente de Londres, pero no se presentaron propuestas oficialmente. Esto dió mérito á una interpelación que contesté en el seno de ésta Cámara, teniendo el honor de manifestar los inconvenientes que á mi juicio ofrecían las leyes vigentes para celebrar ese contrato. Posteriormente y con motivo de los serios quebrantos sufridos por el ferrocarril de Lima á Chorillos, á causa de la competencia que le hacía el ferrocarril eléctrico, vino á Lima un representante de la compañía del ferrocarril inglés dueño de ese ferrocarril, y con él se celebró el contrato ad referendum que tuve el honor de

presentar á la honorable Cámara de Diputados y que en seguida ha venido en revisión á ésta H. Cámara.

Como ve S.Sa. el Gobierno ha cumplido, ó tratado de cumplir estrictamente las leyes respectivas, haciendo todo género de esfuerzos para lograr la construcción de éste ferrocarril; inspirándose en terminante prescripción de la ley del 88 sacó á licitación la obra, y no habiendo logrado éxito apeló al segundo temperamento consignado en la misma ley es decir celebró un contrato directo; pero como éste contrato no se conforma estrictamente con las leyes vigentes ha creído indispensable someterlo á la deliberación y alta sabiduría del congreso.

El señor **Ramos Ocampo.** —

La elocuente palabra, del señor Olachea, lo mismo que la del señor Ministro, expresada en forma tan sugestiva y brillante, parece hubiera convencido todas las inteligencias, y dominado todos los espíritus respecto de la bondad del contrato que se discute.

Sin embargo, Excmo. señor, seguramente porque el contrato en sí tiene aquella virtud, á que el señor Ministro se ha referido, de que cuando se encuentra uno en las alturas de las nieves perpétuas ó en las regiones polares, por los fenómenos de refracción que allí se producen, las imágenes se aumentan y se agigantan tomando formas colosales, veo yo que este contrato, á pesar de todas sus bondades, tiene un algo que lo hace impracticable y lleva á nuestro ánimo el deseo de aprobarlo, no tal como está, sino con algunas modificaciones, que deben introducirse en beneficio del país.

Por importante que sea una obra, por grande que sea su utilidad, es necesario no sacrificar, sino lo que esencialmente sea justo, porque nó por conseguir una rápida comunicación de Lima á Pisco, vayamos á irrogar grandes sacrificios al país obligándolo á abonar por una obra el doble ó triple de su valor efectivo.

Entre nosotros, en todo tiempo, los grandes contratos, las obras públicas de gran aliento, como los ferrocarriles se han llevado á término á costa de incalculable sacrificio; la historia del pasado es ésta, siempre pródigos, por algo que debió abonarse un valor como uno, se pagó una suma como diez; veo con pena que aún no nos hemos corregido de esos defectos,

puesto que estamos resueltos á preferir lo que más cuesta, lo que más sacrificios nos impone. Me expreso en esta forma, porque he tenido conocimiento, de que apenas se dió la ley de 1903, por la que se daba garantías de un 7 por ciento para el capital invertido en esa obra, se presentaron propuestas en el ministerio respectivo: 1a. la de los señores Payán, Larrabure y Mac Cune, que tenía la ventaja, de emplear capitales nacionales.

2a. La presentada por el señor Michel Fort, como representante de una casa francesa, ó por cuenta propia, propuesta que tenía la ventaja de introducir en el Perú, capitales franceses; hasta hoy no hemos tenido sino el capital inglés que es el que ha monopolizado los contratos en el Perú, la propuesta del señor Fort, tenía la ventaja, pues, de que iba á traer capitales de una nación distinta de la inglesa, y por otra parte, las condiciones que se proponían no eran tan onerosas como las del presente contrato.

De una tercera propuesta he tenido conocimiento, precisamente, creo si la memoria no me es infiel, ha sido hecha por el señor Mc Cune, salvo que esta sea la que se refiere á la que hizo en compañía del señor Larrabure. De todas maneras, existían pues en el Ministerio, varias propuestas y no encuentro razón porque habiendo éstas, el señor ministro de fomento en lugar de haber buscado entre las que se presentaron, la más ventajosa, haya optado por el camino de sacar á licitación la referida obra cuando por disposición de la ley podía haberla contratado sin ella. Al sacar la obra del ferrocarril á licitación, todos aquellos que presentaron propuestas se retiraron, y no se presentó á ella, sino la empresa inglesa, y se formuló el contrato que hoy discutimos.

En este contrato, indudablemente, á pesar de que la mayor parte de sus cláusulas, es necesario reconocer, son ventajosas para el país, hay otras que son sumamente onerosas, en primer lugar las tarifas son muy elevadas, no obstante que, el honorable señor Olachea nos ha hecho la relación de las tarifas que se pagan en todos los ferrocarriles que cruzan nuestro territorio y nos ha dicho que la tarifa de seis centavos por kilómetro está establecida en la

mayor parte de ellas, sin que esto llame la atención. Debo decir que no es exacto; S.Sa. no se ha fijado y si se ha fijado, ha pasado por alto este punto, que solo en ciertos trechos de los ferrocarriles se cobra 6 centavos, pero en otros trechos del mismo ferrocarril se cobra solo tres centavos, de tal manera que es necesario fijar el término medio de lo que se paga en toda la extensión de un ferrocarril para deducir el valor justo.

El señor **Olaechea**. (interrumpiendo).—¿Con el sol de 34 peniques?

El señor **Ramos Ocampo**.— Aunque sea, resulta tomando el promedio, que lo que se paga en todos los ferrocarriles que atraviesan el Perú es cuatro centavos por pasaje en primera, por kilómetro recorrido.

El ferrocarril de Ica á Pisco que menos productos rinde, puesto que no une sino dos poblaciones después de atravesar pampas estériles, cobra solo tres centavos por kilómetro, por lo tanto, no voy razón para que el que vá de Lima á Pisco, atravesando valles riquísimos y feraces que le darán abundante carga y pasajeros, numerosos, se imponga una tarifa de seis centavos por los últimos.

Se afirma que este ferrocarril no será para pasajeros, sino casi únicamente para carga; pero yo creo, que también servirá para el transporte de un gran número de pasajeros, porque una vez cultivados los terrenos situados á lo largo del ferrocarril, tomarán nueva vida, necesitarán brazos para la agricultura y para otras industrias que pudieran establecerse; el movimiento de pasajeros será grande y todos se beneficiarán si se rebaja la tarifa propuesta en el contrato en discusión.

Respecto á la concesión de 25,000 hectáreas de terreno, si bien es cierto que nuestra costa es bastante árida como dice el señor Olaechea, esa concesión es puramente decorativa, esa no es tan inocente, porque hay una parte en esa cláusula que dice: que los terrenos serán escogidos por el concesionario, y no creo que éste vaya á elegir un terreno árido que no puede ser irrigado, buscará los que estén en la mejor situación.

Ahora, la concesión de quinientos metros á cada lado del ferrocarril tiene el inconveniente de que ella será exclusivamente de propiedad del concesionario, quien dice que la úni-

ca parte utilizable de ese terreno, la más importante, la que llegará á adquirir precio elevado, precisamente esos terrenos, que van á tomar incremento, porque ahí la población aumentará, es la que se concede al constructor de la línea; para el país, para los nacionales, no queda nada.

Todas estas razones pesan todavía en mi ánimo para no darle mi completa aprobación á este contrato, porque repito si vamos á hacer una obra, y esta va á costar como vulgarmente se dice, los ojos de la cara más vale que no la hagamos, y esperemos mejor ocasión.

El honorable señor **Ministro**.—Voy á procurar desvanecer Excmo. señor, las dudas y temores que aún existen en el ánimo del honorable señor Ramos Ocampo, aunque sea repitiendo alguno de los argumentos que he tenido el honor de enunciar.

El honorable señor Ramos Ocampo, manifiesta que en su concepto se va á pagar el doble ó triple del valor de ésta línea férrea. No sé cómo haya hecho sus cálculos el honorable señor Ramos Ocampo, para concluir en que se va á pagar el doble ó triple del valor de ésta línea cuando lo que se dá es únicamente £ 20.000 anuales durante 25 años con lo cual no se paga siquiera un interés racional del capital empleado.

Dice el honorable señor Ramos Ocampo, que no nos hemos despojado aun del criterio que rigió los antiguos contratos de ferrocarriles en los cuales lo que valía como uno se pagaba con 10.

Yo desearía que el honorable señor Ramos Ocampo probara esta aserción dogmática que hace.

Yo me he ocupado algo de la historia de nuestros ferrocarriles y puedo declarar terminantemente que lo que afirma S.Sa. es completamente inexacto, que lo que costaba uno no se daba por diez sino que se daba por uno, y que lo mismo que esto, como en todo, se procede en la actualidad.

En la época en que se construían los ferrocarriles del Perú, se construían también muchos ferrocarriles en el mundo entero por precios superiores á los que aquí se pagaban, y téngase en cuenta además que los ferrocarriles que entonces se construyeron aquí, fueron los más difíciles que se construían en el mundo, pues no había ninguno, como ahora mismo no lo hay, que vaya rápidamente del borde del mar hasta

4.000 metros de altura, no había ferrocarril que pasara por un puente como el de "Verrugas", no había un ferrocarril que atravesara la cordillera á 4.000 y pico de metros por un tunel de 1.000 y pico; así es que puede considerarse que eran maravillas de ingeniería las construcciones ferrocarrileras que entonces se hicieron en el Perú; y que se necesitaba mucha energía, mucha decisión y mucha constancia en los poderes públicos de entonces para emprender trabajos semejantes.—Puedo declarar aquí, que el mundo contemplaba atónito el desarrollo rápido ferrocarrilero de una nación, de importancia secundaria como el Perú.

Debo decir que entonces, no habían ferrocarriles de importancia, ni en el Brasil, que los ferrocarriles argentinos, eran rudimentarios y que en Chile, se reducían á cortos trechos y á corta distancia del mar.—Debo recordar que cuando empezaron nuestros ferrocarriles, empezaron los tras-océánicos en Estados Unidos, debo recordar, que países montañosos, como Suiza, no tenían sistemas ferrocarrileros completos.—Debo recordar que en la India, no había un kilómetro de ferrocarril. De modo que en lugar de procurar echar sombras sobre la construcción de los ferrocarriles de ese tiempo, yo creo que debemos proceder, más bien, como proceden todos los mejicanos, cuando hablan agradecidos del impulso notable dado á éstas empresas, por el gobierno ferrocarrilero del general Díaz.

Estoy seguro que si después, los gobiernos hubieran continuado en esas empresas ferrocarrileras, todo el país no estaría cruzado por líneas férreas, pero al menos contaría, con las líneas primarias; no tendríamos tramos aislados, sino que estarían unidos, por líneas costaneras ó interiores, lo que nos resultaría de gran importancia nacional y se traduciría, en bienestar y progreso, por todos los ámbitos del país.

El señor Ramos Ocampo es muy partidario, de que los capitales nacionales, se empleen en la construcción de los ferrocarriles.—Yo no lo soy. No hay capitales para invertirlos en éstas empresas, y más bien deben dedicarse á otras más productivas; necesitamos en esto, como en muchas otras cuestiones apelar á la energía y á la fuerza de los capitales extranjeros.

Los señores Larraburu y demás que presentaron sus ofertas, no iban á invertir en ésta construcción, capitales nacionales, nó, el señor McCane, iba á importar capitales, junto con las máquinas y tanto otros útiles, para la construcción de éste ferrocarril.—Está pues en un error SSA.; no eran capitales nacionales sino capitales extranjeros; por consiguiente, conforme á mis principios, yo habría recibido con gran complacencia y dado todo género de facilidades á la propuesta presentada, y lo habría hecho con más placer que si hubiera sido para construir el ferrocarril con capitales nacionales; pero desgraciadamente, la propuesta ó no fué seria ó si lo fué, pasó la oportunidad para que se le llevara á cabo, pues no la mantuvieron los proponentes; y como simultáneamente con ellos se presentó la del señor Fort, el Gobierno, en la duda, en la hisitación natural, de á cual de los dos posibles proponentes debía favorecer, sacó á licitación la obra, sujetándose en esto á todas las disposiciones, á todos los decretos y reglamentos que rigen en materia de obras públicas.

El señor Ramos Ocampo se ha manifestado muy partidario del capital francés, pero desgraciadamente este capital no es tan grande como el inglés, en primer lugar; y en segundo no es tan audaz. El capital francés se invierte de preferencia en sus propias colonias, y el inglés, á pesar de que Inglaterra tiene colonias más extensas, como su capital es mucho mayor, y como es también más arriesgado, se invierte, no solo en las colonias, sino en otros países. Hasta hace poco tiempo, el capital inglés era solicitado por los Estados Unidos; y si ahora no sucede eso, y si en Norte América va no vuelven los ojos á la Metrópoli, es porque no la necesitan; pero cuando lo necesitaron la buscaron.

Bienvenido sea el capital francés, no será la primera vez que hubiera venido, el Muelle Dársena es uno de los ejemplos que pueden darse de su esfuerzo de otros tiempos, y algunas pequeñas empresas mineras también provienen de capitales franceses.

Vuelve á insistir el señor Ramos Ocampo sobre algo que ya tuve el honor de refutar; sobre la tarifa, y se fija en la importancia que puede te-

ner la tarifa de seis centavos por kilómetro sobre el movimiento de pasajeros del ferrocarril de Lima á Pisco, pero yo le diré en contestación lo que ya he dicho: que esa tarifa no tiene importancia. Hemos podido, sin inconveniente consignar una cláusula en el contrato por la cual se deja en libertad al contratista para que pudiera fijar la tarifa que creyera conveniente, pues la competencia que se establecerá la reducirá á cifras insignificantes, tal vez y en todo caso muy convenientes.

En Estados Unidos el Congreso que otorga las concesiones ferrocarrileras nunca estipula las tarifas, ahora es cuando hay un cierto movimiento en ese sentido, pero no por otra razón sino porque la competencia va desapareciendo. Cuando no había los grandes trunks, el Gobierno permanecía tranquilo al respecto, fiaba en la competencia y tenía mucha razón porque eso solo ha bastado para que haya ferrocarriles en los cuales no se paga sino décimos de centavo por tonelada y por milla, como sucede en el estado de Nueva York.

Por consiguiente, si este maravilloso resultado de la competencia se ha obtenido en Estados Unidos no sé porque no se ha de obtener entre nosotros. Aquí mismo entre nosotros hemos tenido ya el ejemplo de lo que la competencia puede hacer al respecto. El tranvía eléctrico haciéndole la competencia á los ferrocarriles á vapor, obligó á éstos á reducir sus pasajes hasta veinte y 15 centavos el día que se establezca la nueva línea de tranvía eléctrico el actual de Lima á Chorrillos tendrá que volver á los quince centavos anteriores. Por consiguiente no puede decirse que por el hecho de fijarse esa tarifa máxima se va á imposibilitar el tráfico de las personas, tanto más cuanto que esa tarifa de seis centavos es solo de primera clase, hay otra tarifa para los de segunda que forman el mayor número de los que viajan en los ferrocarriles.

Se alarma el honorable señor Ramos Ocampo con las 25,000 hectáreas y nos dice que el concesionario escogerá los mejores terrenos; sí, escogerá los mejores arenales ó las mejores pampas desprovistas de agua. Si se recuerda que estas 25,000 hec-

táreas solo podrán ser adquiridas por los concesionarios en lotes de cinco mil, separados unos de otros, por distancias de cinco kilómetros cuando menos, se llega á la conclusión de que el Gobierno va á obtener un notable provecho con la adjudicación de estas 25,000 hectáreas, si los concesionarios les dan valor, porque al lado del lote irrigado por los concesionarios estará el lote del Gobierno que también adquirirá gran valor y serán otras 25,000 hectáreas pertenecientes al Gobierno, que se irrigarán á favor del trabajo de irrigación que haga el concesionario para su lote.

Así es pues que en caso de que haya más de 25,000 hectáreas en esos terrenos el Gobierno gana, y en caso de que no las haya no pierde porque no queda comprometido á nada; pero siempre se obtendrá un gran beneficio porque el ferrocarril producirá el desarrollo agrícola de la zona que atraviesa, tema sobre el cual nos hemos extendido el señor Olaechea y yo.

Los quinientos metros de concesión á cada lado de la línea preocupan también al señor Ramos Ocampo, pero á mi nó, porque esta faja de terreno va á ser esencialmente discontinua, no va á haber indudablemente en ninguna de las concesiones de terrenos para ferrocarriles faja más discontinua que ésta.

Por supuesto que la faja concedida á este ferrocarril no va á ser como esas fajas que atraviesan los Estados Unidos, y que no tienen la menor solución de continuidad porque el Farwest era un terreno completamente abandonado; porque á demás de haber una población poco densa era completamente salvaje, y los americanos no hacían sino empujarla á los terrenos que reservaban para el objeto. Esta faja va á tener una gran discontinuidad porque el ferrocarril tiene que atravesar valles en los que no hay una pulgada de terreno libre bajo riego, muchos sin agua que no son de propiedad del Estado si no de particulares, y á esto se debe agregar otra razón señalada en el contrato y es que están exceptuados de esta faja los terrenos que el Gobierno crea necesario para otros caminos, para obras públicas para establecimiento de nuevas poblaciones — canales de irriga-

ción y para las obras de todo género que á su juicio sean de importancia genral; todos esos terrenos se sustraerán de la faja de quinientos metros y por consiguiente á la discontinuidad establecida por la naturaleza de las cosas tiene que agregarse la que establece la cláusula del contrato que se discute.

Con lo que acabo de expresar tengo la esperanza de que el señor Ramos Ocampo, haya quedado satisfecho, pero si él ó algún otro de los honorables señores que tienen la bondad de escucharme quisiera alguna otra aclaración al respecto, sería motivo de viva complacencia para mí, el poder satisfacerlo.

El señor Capelo.—Exemo. señor: Yo me propuse no discutir este contrato; hoy mismo tampoco, me propongo discutirlo, yo lo que me propuse fué, dejar constancia de que mi voto, jamás lo acompañaría.

Dolíame mucho, al tomar esta resolución tener que estar en oposición con mi distinguido amigo el señor Olaechea, pero, me consuela mucho que haciendo justicia á mis móviles, no haya tenido S.Sa. motivos de resentimiento, y me haya hasta dedicado palabras de benevolencia.

Yo no hubiese tomado la palabra para contestar los argumentos del señor Olaechea, mi ánimo no fué, inclinar el espíritu de la cámara, en ningún sentido, sino dejar constancia de que mi voto no autorizaría jamás ese contrato.

Yo esperaba que se hubiera votado con solo mi voto en contra, pero el señor Ministro ha creído conveniente, venir á hacer la defensa de ese contrato, sin limitarse á contestar, cada una de las objeciones hechas; en su concepto, ha encontrado conveniente hacer el elogio de ese contrato, y ha venido á probar que es el mejor celebrado, y que puede servir de modelo para los tiempos venideros.

Yo no puedo consentir en eso, y así como me arrancó palabras de protesta el contrato, ahora también me arranca esa defensa, la decisión de tener que combatirlo.

El señor Ministro, aunque con palabras muy bondadosas, me ha tratado de exhibir como prestidigitador; sujeto, primero, á los efectos de la refracción del Polo Norte y después sujetando á la Cámara, al mismo efecto; aquí me ha supuesto inclina-

do á pintar con colores sombríos y líneas recargadas, ese contrato, para producir sin duda el efecto de repudiarla por los señores que me escuchan.

No, Exemo. señor: toda mi vida pública, abona, que jamás mueve mi proceder interés ninguno; yo puedo estar en un error, pero, moriré con la conciencia tranquila, de no haber sugestionado jamás mi conciencia ni mi espíritu contra el país; yo entiendo el patriotismo así, sirviendo á la nación en todo el momento y en todo instante, no dejándome llevar de sugestiones, y así como sería incapaz de doblegarme una línea á éste respecto, sería capaz de ir de frente hasta el cadalso político, si á él me condujesen actos que creyese necesarios á la vida del país, á su progreso y á su adelanto.

Yo, Exemo. señor, gusto de concretar los argumentos y de situarlos en el terreno que creo deben estar; yo no creo como el H. señor Ministro, que las tierras de la costa del Perú son comparables á las del desierto de Sahara, yo creo que valen más; yo creo que de las tierras de la costa del Perú, unidas por puertos, distantes cuando más uno de otro, cincuenta leguas, no puede decirse que no valen nada y que se deben regalar así como regala el pródigo la fortuna que tiene y que no sabe estimar.

Este criterio viene dominando á los hombres públicos del Perú hace años y todavía lo conservan, es con ese criterio que se regaló al Brasil la mitad del Perú, nada mas que por el hecho de tener un ministro que no entendía que los terrenos regalados valían algo: él dijo que no valían nada y regaló cincuentenas de leguas de largo en el río Amazonas. Ese criterio desgraciado que viene dominando al Perú en sus rentas, en sus derechos, en su territorio y en su Soberanía ese criterio, Exemo. señor veo que no desaparece. ese criterio se mantiene y sigue flotando, como en tiempos pasados, sobre este país desgraciado, condenado por ello á desaparecer. Era de esperarse que ese criterio cambiara, porque la experiencia enseña á los pueblos, y no se puede desconocer que con ese criterio regalamos siempre cosas que decimos nada valen y en el acto, es el hecho, van á valer para el nuevo poseedor, sumas enormes. Compa-

rar pues las tierras de la costa del Perú con las del desierto de Sahara, es hacerlo solo para sacar conceptos generales y deducir consecuencias generales sin apicación alguna, porque no corresponde lo uno con lo otro.

El señor Ministro nos ha hecho la recorrida de las leyes que se han dado sobre el ferrocarril de Lima á Pisco, del contrato que ha hecho, de sus cláusulas, de las tarifas, de los ferrocarriles del Perú; y sobre esto, nos ha hablado como quien adormece hasta dejarnos dormidos, sobre el regazo del tejido bromoso de sus palabras; pero convencidos no, excelentísimo señor.

El Ministro compara sin ese criterio científico, que indudablemente tiene, y que está en la obligación de gastar aquí, compara cantidades heterógeneas, compara cantidades que no son comparables por la época en que fueron dadas; nos habla de las tarifas que señalan seis centavos por kilómetro, que es el máximo de las tarifas en el Perú, y compara este máximo con los seis centavos de la tarifa pareja que autoriza su contrato.

Son seis centavos, y el señor Ministro se olvida que esos seis centavos figuraron solamente para ciertas secciones, cuando era enorme el costo de la línea; el ferrocarril de la Oroya costó millones, mientras que el de Lima á Pisco se hace con una pequeña suma, por consiguiente, no se pueden aceptar comparaciones de esta naturaleza.

Nos habla el señor Ministro del valor del cambio, nos dice, esos son soles de 34 peniques; pero yo le digo, entonces, se consumía carbón, hoy se consume petróleo que dá la mitad del costo del transporte; entonces no funcionaban los ferrocarriles sino con máquinas de 80 toneladas, que apenas podían arrastrar unos cuantos carros, hoy, todo esto se ha mejorado, y de allí que las tarifas han bajado á la cuarta parte. No es, pues, posible deducir datos antojadizos, de estadísticas generales, ¿acaso los progresos de la civilización y de la ciencia no pertenecen también al Perú? ¿acaso cuando se ha reducido el costo del combustible y del transporte, el Perú no está llamado á gozar de esos beneficios; ¿y es posible que, todavía, se nos hable de los 34 peniques del sol. Vea, pues

el señor Ministro que mi argumento sobre las tarifas queda en pie, con toda su fuerza y vigor. Y no nos diga: yo he estipulado tarifas de carga, menores; ya lo creo, deben ser la 4a. parte de las antiguas, pero que á eso se ha reducido el transporte, y sin embargo, no ha estipulado la reducción sino á la mitad y solo en la carga, doblando casi la otra de manera que, todavía están altas esas tarifas. Para traer una res de Pisco á Lima, habrá que gastar diez soles; para traer un quintal de mercadería habrá que gastar un sol, y esto no es barato; las balandras lo hacen por menos precio ¿cual es entonces la ventaja de éste ferrocarril que le impone al Perú un sacrificio tan enorme? ¿á cambio de esto, vamos á gastar el dinero del Estado y los terrenos nacionales y vamos á gravar á la nación para que no pueda gozar nadie de ese ferrocarril por sus tarifas tan altas?

El señor Ministro, haciendo comparaciones con la vía marítima, nos dice que hay que fijarse en las tarifas; cualquiera será buena, porque la competencia hará imposible que esas tarifas se cumplan; pero entonces, el ferrocarril para nada sirve, solo servirá para presentarse á la Caja Fiscal á recoger sus 10,000 libras.

Todavía, lo curioso es que esta Empresa ha renunciado al derecho de cincuenta centavos por quintal de mercaderías, que prefieran la vía marítima: el señor Ministro se felicita de ello, pero yo le daré el pésame, porque si esa empresa renuncia á esa llave de seguridad para poder asegurar su carga, es porque no piensa cargar nada, sino las 10,000 libras cada semestre. (Aplausos).

Es natural que una empresa que seriamente quiera entrar en negocios, tome las seguridades debidas y diga: esto me garantiza el negocio, porque ningún bulto tomará otra vía que la mía, pues ese impuesto no grava sino á las mercaderías que prefieran la vía marítima. Repito, pues, que la empresa no debe pensar en que transportará carga, cuando renuncia á esa garantía.

El señor Ministro, en ese espíritu de comparaciones estadísticas con el mundo entero, nos ha comparado con Norte América, diciendo que allí el Gobierno no se ocupa de las tarifas, porque confía en que la competencia

establezca las cosas en su verdadero lugar; pero, Excelentísimo señor, el Gobierno de Norte América es tan comparable con el Perú como el infinito con un punto.

El Gobierno de Norte América es tan fuerte, que cuando á uno de sus presidentes le parece que las tarifas son altas, llama á los gerentes de las Compañías y se lo dice, y con eso solo, las tarifas bajan. Eso puede pasar en el Perú?

Ahí no está vivo el ferrocarril de la Oroya, que cuando se hizo el famoso contrato, se estipuló que los mineros pagarían una tarifa especial, y que se acordaría el precio de la carga; pero no hubo un medio de conseguir esos precios especiales y la empresa sujetó á todos los mineros bajo su dominio ¿quien lo ha podido impedir? ¿Ahí no hay multitud de minas que no se trabajan por que lo impide la tarifa del ferrocarril?; ni la agricultura, ni la industria, ni la minería podrían aprovechar de él porque se los impediría la enorme tarifa.

Esta inocente cláusula de los terrenos á cada lado de la línea, es una cuestión que debemos examinarla detenidamente.

El honorable señor Ramos Ocampo ha tocado con toda exactitud el punto relativo á esos quinientos metros á cada lado de la línea, que forman una zona de un kilómetro de ancho, por doscientos cuarenta de largo y en cuyo centro corre el ferrocarril. ¿Para quién es esa zona, desde Lima á Pisco? Exclusivamente para la compañía, y por consiguiente los beneficios que pueda producir la línea serán para el ferrocarril y solo para él, porque todo le pertenece.

El señor Ministro nos decía: no hay porque alarmarse, porque apenas le damos los que nosotros tenemos.

La cláusula siguiente completa esta concesión, porque ahí se dice que se declara de utilidad pública la obra, es decir, que se declararán de utilidad pública las expropiaciones que quiera hacer la compañía, y resultará que nosotros con los dineros del Perú habremos enclavado una Compañía extranjera para que se haga dueño de todos esos valles.

Decía su señoría, por que es esa alarma, cuando en esa misma concesión de 500 metros se ha reservado

públicas. Pero no para caminos por que no le conviene á la Compañía que hayan caminos á su lado, ni caminos carreteros; este es el secreto de la cláusula, que esa línea no tenga competidores, ni caminos carreteros, que se presten al tráfico de automóviles, como sucede ahora entre París y Berlín que se puede traficar con motores.

Pero la compañía no quiere eso, no quiere caminos carreteros, que puedan ser traficados á vapor, siendo lo natural que existen caminos carreteros, al lado de las líneas férreas, son su complemento, y si esos caminos no pueden existir en la sierra, allá al lado del ferrocarril, existe el camino de herradura, por lo menos, no se puede concebir empresas ferrocarrileras, sin ese necesario compañero, el camino de herradura por lo menos.

No son inocentes, esos 500 metros, que representan 250 kilómetros de largo y uno de ancho, otro tanto de las hectáreas concedidas.

El objeto principal de ésta cláusula, es la seguridad que tiene la compañía de que no pueda haber al lado de esa línea, quien le haga competencia de ningún género.

No se ha contentado con esas 25 mil hectáreas de terreno, que se dicen terrenos desiertos, que no valen nada; todavía viene ésta faja de terreno más. Y se nos dice, ¿de que os quejáis, si va á irrigar la compañía, esos terrenos que se encuentran próximos, los que van á tener valor y con ellos somos nosotros los que nos enriquecemos? Se ha descubierto pues la piedra filosofal, uno da lo que tiene y con ello resulta más rico.

El señor Ministro insiste en que la compañía irrigará esos terrenos; esa suposición, es gratuita y con suposiciones no se puede argumentar: la compañía tiene el derecho de darle valor á sus terrenos y á los otros, pero no obligación; y si los irriga, esto no lo hará de balde sino que dirá, estos terrenos no valen sino por el agua; démelos usted porque yo tengo el agua y también serán suyos de ese modo.

El objeto de la compañía al tomar esos 500 metros, es cruzar cualquiera competencia que pueda sobrevenir en el futuro. Ese es el propósito que persigue la empresa, por eso desea esos 500 metros á cada lado y toda-

el Gobierno, terrenos, para obras

vía cree que no son suficientes; de manera que cualquiera empresa que quisiera construir otro ferrocarril tendría que expropiar ese terreno, y eso que se cree que en cada vale, valdrá mucho al darlo á otra compañía. Ese es el verdadero objetivo de la compañía concesionaria: cruzar perpetuamente á toda otra empresa que quiera construir un camino ó ferrocarril que una esos dos puntos.

Cuando estábamos bajo el imperio del gas, hace treinta años, poco se imaginaron, los que tenían empresas de alumbrado de este género, que se inventaría por la ciencia algún elemento de iluminación, capaz de echar por tierra el monopolio que ellos tenían. Sin embargo, la ciencia asombró al mundo, y éste pudo libertarse de la tiranía de esas compañías de gas. Lo mismo ha pasado con las locomotoras: los empresarios de ferrocarriles á vapor estaban muy seguros con sus máquinas de ochenta toneladas de peso y sus carros de diez de peso y capacidad para ocho ó diez toneladas de carga útil, y creían que el mundo era suyo; pero la ciencia dió un paso, y la invención del automóvil y del ferrocarril eléctrico ha echado por tierra todas esas cosas y demostrado al mundo, que no necesitan ni carbón ni petróleo sino puramente agua; elemento que se encuentra en el camino mismo que deben recorrer esos vehículos. Luego pues, ¿á qué grado de baratura no llegará por este procedimiento el transporte de carga y de pasajeros en el Perú, en donde se encuentran por todas partes caídas de agua notables por su altura y fuerza? Pues bien, de todas estas ventajas nos vamos á desprender, para favorecer el monopolio de una compañía haciéndola dueño de una faja de terreno de medio kilómetro á cada lado de la línea. Esta compañía se asegura para todas las eventualidades, y durante treinta años y después también, habrá que soportar ese monopolio con todas sus consecuencias. No es, pues, inocente la cláusula que concede los terrenos y el modo como se ha estipulado las tarifas de pasajes, que tienen que quedar en todo su vigor, por que eso le conviene á la empresa.

El señor Ministro nos ha hablado de sus ideas respecto del progreso humano, y nos ha dicho que un ferrocarril vale más que todas las escuelas; y por el estilo, ha exagerado, y como todas las exageraciones, conducen á

error, en él ha incurrido el señor Ministro. Hace muchos años que Rusia tiene en Siberia un ferrocarril que va hasta la China, y yo desearía que el señor Ministro le preguntara á los habitantes de la Siberia si han ganado algo, si no se cierne sobre sus cabezas la misma tiranía que rige en Rusia, si no viven en la misma miserable condición y si no tienen la misma incapacidad para defender sus derechos con el ferrocarril ó sin él. Pero si hubiera tenido escuelas, quizá habrían aprendido á conocer cuáles son sus derechos y á defenderlos; porque al fin, muriendo en las plazuelas, se llega en estos países á conquistar el derecho. Los ferrocarriles, indudablemente, son elementos de progreso, pero también lo son las escuelas, y más que ambos, la justicia. Esta es la que falta en el Perú; el día en que en el Perú haya justicia, habrá ferrocarriles, sin necesidad de gastar un centavo de los dineros fiscales; (aplausos) es allí donde debe ir el Perú entero, y no querer forzar la máquina para obtener resultados imposibles.

El señor Ministro nos presenta varias leyes, y nos dice que con esas leyes y todo, el ferrocarril no se ha hecho ¿y que deduce de allí? pues que no se haga; no creo que el Perú vá á hacer el ferrocarril por el gusto de tenerlo, como el Emperador de la China, que quiso pagarse el gusto de tener un ferrocarril que le diera la vuelta á Pekin. No se va á gastar en un ferrocarril que no tiene aliciente, que no transporta ni pasajeros ni carga, ¿para esto va á gastar el país sus recursos y energías?

El señor Ministro nos decía que no era seria la propuesta del señor Me Cune desde que la retiró: yo creo que era muy seria, pero que encontró tantas resistencias en el Ministerio, que la retiró, porque así pasa siempre entre nosotros, con expedientes de cierta importancia. El hecho es que hubieron 2 propuestas y una tan seria que hasta el dinero estaba en caja; porque en Lima se hizo la compañía, y todo estaba listo. Pues volvamos entonces al terreno serio y tendremos un contrato en buenas condiciones. De otro modo sucederá lo que con los ferrocarriles de la Peruvian, que no sirven para nadie, porque la gente pobre prefiere andar detrás de un burrito de carga, que pagar los excesivos fletes que se cobran allí.

Debemos pensar en hacer el ferrocarril, en relación con las necesida-

des del Perú y no con las del Congo ó la Siberia.

Entre Lima y el Callao, ha pasado un fenómeno, que el señor Ministro con su espíritu científico y observador, tal vez, ha notado. Las compañías inglesas y la Peruvian no lo notaron porque las gentes de negocios son como los monos, se agarran al dinero como éstos se agarran de un objeto que se les mete en un porongo no lo sueltan jamás, y así se les coje.

No hubo poder humano que convenciese á la empresa del ferrocarril inglés, y esto sólo dará la medida de su intelectualidad, no hubo poder humano que lo convenciera de que el ferrocarril eléctrico le daría la muerte y que lo que le tocaba hacer, era amoldarse á las exigencias de las circunstancias, tomando acciones de la nueva compañía ó poniendo su tráfico cuando menos en las mismas condiciones de la nueva compañía. Pero la compañía del ferrocarril inglés no lo entendió así y dejó formarse la empresa que la aplastó; y esa nueva empresa se formó por hombres peruanos y con capital peruano. No somos pues tan incapaces de formar compañías que puedan hacer el ferrocarril de Pisco y muchos otros; esa compañía eléctrica que hace honor al Perú y á los jóvenes que la formaron, ha sido perfectamente organizada, concebida y ejecutada. Eso prueba que somos capaces de hacer ferrocarriles, y que así como hemos hecho con elementos nacionales un ferrocarril de Lima al Callao, podemos también hacerlo de Lima á Pisco.

El Callao era una población que en tiempo de la guerra tenía 40,000 habitantes; pasados esos sucesos y restablecido el orden y el imperio de la bandera peruana, esa población no llegaba ni á 20,000 y se le estimaba en 14 ó 15 mil habitantes, parecía condenada á ruina perpetua, las casas se daban de valde para que las cuidasen que no se derrumbaran; unas personas se explicaban esto achacándolo al muelle dársena, otras á la falta de agua, etc.; pero nadie decía la verdadera causa, que era sin duda las altas tarifas del ferrocarril inglés, sus raros viajes que llegaron á ser uno solo en la noche y tres ó cuatro en el día; eso mató al Callao, por eso los empleados de la aduana, por más decretos que se daban para que residieran en el Callao, lo hacían en Lima. Vino el ferrocarril eléctrico; es-

tableció el transporte en proporción á la vida del pueblo, y el Callao se pobló y se estableció el tráfico continuo y numeroso entre ese puerto y Lima, y esto ha sido tanto, que no sólo el eléctrico hace negocio, sino que el Trasandino habiendo rebajado sus tarifas á la mitad, estoy seguro que no han disminuído sus entradas como se creía.

Yo juzgo esto de las tarifas, de tan trascendental importancia, que no me importaría pagar el doble ó el triple del precio por el ferrocarril, porque esa sería una calaberada financiera que se olvidaría, pero de lo que no se olvida uno es lo que vé á cada momento, lo que vé en cada carro del que hace uso. Es, pues, éste asunto de las tarifas el que debemos resolver de manera radical; en lo demás, si el señor Ministro quiere pagar á una compañía por una obra que vale cinco millones, diez ó quince; él, que regala sabrá lo que hace. Yo con dar mi voto en contra estoy satisfecho, ese asunto no me toca tan de cerca.

Yo tengo que luchar con esa tarifa, y lo menos que puedo exigir es, que se amolden estas tarifas, á los progresos modernos, y á las tarifas existentes en el Perú, no á las del Brasil ni de Norte América, ni del Congo.

Por último, el señor Ministro nos hace un cálculo, sobre la ley que estatuye el 6 por ciento sobre quinientas mil libras, y el referente al siete por ciento, y después de hacer el cálculo nos dice: yo no pago el interés correspondiente, yo no doy sino veinte mil libras, luego, el Estado ahorra más de dos mil libras al año. Yo no veo eso: es muy distinta cosa decir, yo garantizo el interés de 6 por ciento sobre un negocio bueno que yo creo capaz de dar el 7 por ciento, por consiguiente, mi garantía es nominal, yo no la hago efectiva desde el momento; no hay, pues, comparación, entre entregar la cantidad á firme y la garantía del interés del seis por ciento, porque una cosa es dar á firme veinte mil libras, y otra cosa es llenar un déficit nominal.

Ya el Perú hizo su experiencia sobre este punto, en la construcción del ferrocarril de Taena á Arica, el que fué víctima de una estafa y el que se hacía figurar esa partida hasta que vino un hombre honrado

y se acabó el negocio y cesó de ser efectiva la garantía.

El señor Ministro, decía, también, cada cinco años se modificarán esas tarifas, por consiguiente de qué se alarman. ¿Cree el señor Ministro que esto es una novedad? El Gobierno del 96, lo estableció así en los muelles, cada cinco años, lo estableció de un modo práctico, cada cinco años, hay derecho de modificar la tarifa ó expropiar la cosa, mientras que aquí se dice que de común acuerdo, lo que nunca sucederá, porque las empresas jamás se pondrán de común acuerdo con el Gobierno.

En conclusión, creo haber evidenciado que esas cláusulas que el señor Ministro cree favorables no son sino decorativas que no pueden llevarse a la práctica, y que más bien hacen un daño, efectivo y real habiendo el peligro de que esa tarifa durará 30 años, sin esperanzas de que sea rebajada.

Creo que con esto habré fundado, lo suficiente, mi voto en contra; yo no quiero discutir este contrato: yo no pretendo quitar al señor Ministro las glorias de realizarlo: que las tenga todas, yo no quiero tomar parte en ellas.

Siendo la hora avanzada, se levantó la sesión, quedando con la palabra el señor Ministro de Fomento.

Eran las 7 y 30 p. m.

Por la redacción.—

Víctor E. Avarza.

56a. Sesión del jueves 19 de octubre de 1905.

Presidencia de los HH. SS. Iriroven y Barrios.

Abierta la sesión con asistencia de los honorables señores Aspíllaga, Barrera, Barrios, Bezada, Capelo, Carmona, Carrillo, Coronel Zagarra, Elguera, Echeopar, Ganoza, Icaza Chávez, Ingunza, Lama, La Torre Bueno, López, Lorena, Luna, Llosa, Matto, Morey, Moscoso, Melgar, Navarrete, Olachea, Orihuela, Peralta, Pérez, Ponce, Puente, Ramos Ocampo, Revoredo, Reinoso, del Río, Ríos, Riva Agüero, Rodulfo, Seminario, Solar A., Sosa, Tovar, Valencia Pacheco, Vidalón, Ward M. A., Ward J. F., García y Castro Iglesias, se leyó el acta de la anterior y fué aprobada.

Se dió cuenta del siguiente despacho:

OFICIOS

Del señor Presidente de la H. Cámara de Diputados, enviando en revisión el proyecto que autoriza la publicación que efectúa don Ricardo R. Ríos de la legislación nacional y le acuerda libras 30 mensuales durante el tiempo que emplee en verificarla.

A la Comisión de Policía.

De los señores Secretarios de la H. Cámara de Diputados, comunicando que esa H. Cámara ha resuelto no insistir en la modificación introducida por el Senado en el proyecto sobre creación del distrito de Yauya, provincia de Huari.

A sus antecedentes.

De los mismos, avisando que ha sido aprobada la redacción de la resolución que concede permiso á don Juan Pardo para aceptar la condecoración "Estrella Polar" que le ha conferido S. M. el rey de Suecia.

A sus antecedentes.

De los mismos, transcribiendo el pedido del señor José María Tejada, pidiendo preferencia en el debate del proyecto que vota mil libras para la refección del local del Colegio de la Independencia de Arequipa.

S. E. ordenó se contestase que se tendría presente la recomendación.

De los mismos, invitando al Senado á celebrar sesión de Congreso, para ocuparse de la insistencia relativa á la capital del nuevo departamento de San Martín y otros asuntos pendientes.

S. E. consultó á la H. Cámara si se señalaba el martes 24 para la reunión de Congreso y la H. Cámara así lo resolvió.

S. E. ordenó se contestase en ese sentido.

DICTAMENES

De la Comisión de Redacción, en la resolución que manda consignar en el presupuesto de Ancachs 200 libras para el ensanche de la cárcel de la ciudad de Huari.

De la misma, en la ley que vota por una sola vez 400 libras en el presupuesto general, para comprar un local destinado al servicio de la Biblioteca Popular que sostiene la Sociedad del Carmen de Trujillo.

De la Principal de Gobierno, en el proyecto de anexión de los distritos