

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. Ayarza.

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

Presidencia de los HH. SS. Irigoyen 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, Rodolfo, 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

de Chancay y Huaral á la provincia de Lima.

De la Principal de Guerra, en el proyecto venido en revisión, sobre interpretación del artículo 17 de la ley de ascensos militares.

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

Este dictamen, que estaba en mesa para completar las firmas, quedó en estado de pasar á la orden del día por haberse adherido á él el señor Icaza Chávez.

De la Principal de Gobierno y Principal de Presupuesto, en el proyecto venido en revisión sobre construcción de una línea telegráfica que una la ciudad de Loeumba con Carabave y Ticaco.

De la Principal de Gobierno, en el proyecto venido en revisión, que concede permiso á doña Ana Infantas viuda de Herrera para continuar residiendo en el extranjero, sin perder su derecho á la pensión de que disfruta.

De la Comisión Principal de Presupuesto, en mayoría y minoría en el proyecto de creación de una dirección Técnica de Agricultura y Ganadería.

Los anteriores dictámenes pasaron á la orden del día.

De la auxiliar de Hacienda en el proyecto sobre exoneración de derechos á un melodium para la iglesia de San Lázaro en Arequipa.

De la misma, en la resolución venida en revisión por la que se concede la liberación de derechos á un melodium para la iglesia de San Francisco del Barranco.

De la misma, en la solicitud venida en revisión sobre liberación de derechos á un melodium para el convento de Santo Domingo de Arequipa.

Los anteriores dictámenes, que se encontraban en mesa para completar las firmas, pasaron á la orden del día por haber transcurrido las 24 horas de reglamento.

De la Comisión de Instrucción, en el proyecto venido en revisión por el que se concede permiso á don Carlos B. Oquendo Alvarez para ejercer libremente la profesión de médico, sin más que presentar el título que le ha conferido la Facultad de Medicina de París á la Facultad de Lima.

De la Comisión de Agricultura,

en las observaciones formuladas por el Poder Ejecutivo á la ley que crea una dirección de Agricultura y ganadería en el Ministerio de Fomento.

De la de Culto y Beneficencia, en el proyecto venido en revisión sobre la traslación de los restos de don Benigno de La Torre.

Estos dictámenes quedaron en mesa para completarse las firmas.

SOLICITUDES

De doña María Mónica Grillo viuda de Cano sobre aumento de montepío.

A la Comisión Auxiliar de Guerra.
PEDIDOS

El señor Valencia Pacheco que se excite el celo de la Comisión respectiva para que emita dictamen en el proyecto sobre construcción de una línea telegráfica de la oficina de la Beneficencia de Arequipa, al balneario de Yura.

El señor Ríos, que se excite el celo de la Comisión de Presupuesto, para que dictamine en el proyecto de construcción de un hospital en la ciudad de Chíncha Alta.

El señor Peralta.—Que se oficie al señor Ministro de Hacienda, á fin de que adopte las medidas que crea convenientes para que se subsane las dificultades que experimenta el comercio en el tráfico por Tambo de Mora donde se estancan grandes cantidades de mercaderías, que no pueden embarcarse por mal servicio del muelle.

S. E. atendió á los anteriores pedidos.

ORDEN DEL DIA

Se aprueban las redacciones

Sucesivamente fueron leídas, puestas en debate, y sin observación, aprobadas las dos redacciones que siguen:

Comisión de Redacción.

Lima, etc

Excmo señor:

El Congreso ha resuelto se consigne en el presupuesto departamental de Ancachs la suma de doscientas libras, destinadas al ensanche de la cárcel de la ciudad de Huari.

Lo comunicamos, etc.

Dios, etc.

Dése cuenta.—Sala de la Comisión
Lima, 16 de octubre de 1905.

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

Comisión de Redacción.

El Congreso, etc.

Ha dado la ley siguiente:

Artículo único.—Vótase en el presupuesto general de la República, por una sola vez, la cantidad de cuatrocientas libras oro, para comprar un local que se destinará exclusivamente al servicio de la biblioteca popular que sostiene la sociedad del Carmen de Trujillo; debiendo el Estado reasumir la propiedad del inmueble que se adquiriera, en el caso de que dejara de subsistir el mencionado establecimiento público.

Comuníquese, etc.

Dada, etc.

Dése cuenta.—Sala de la Comisión Lima, 16 de octubre de 1905.

J. Moscoso Melgar.—**Carlos Fore-ro.**—**Oswaldo Seminario y Arámburu.**

Instrucción Primaria elemental.—

Se acuerda insistir en el artículo adicional introducido por el Senado en el proyecto.

El señor Secretario dió lectura al oficio que sigue:

Lima, 14 de octubre de 1905.

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

De conformidad con las conclusiones del dictamen de la Comisión de Instrucción, que, en copia, me es honroso enviar á V. E., para conocimiento del H. Senado, la H. Cámara de Diputados ha aceptado las modificaciones introducidas por esa H. Cámara en el proyecto sobre reforma de la instrucción primaria elemental y ha desechado el artículo adicional al aludido proyecto.

Me es honroso comunicarlo á V. E., para conocimiento del H. Senado y fines consiguientes.

Dios guarde á V. E.

[(Firmado).—Antonio Miró Quesada]

El señor Presidente.—Está en debate.

El señor Capelo.—Yo creo que el Senado debe insistir en su primitiva resolución, porque á tenor del informe que se ha leído, aparece que no se ha tenido en la Comisión de la Cámara de Diputados un concepto verdadero de esta adición y que se ha tomado como un artículo reglamentario. Reglamentario sería designar cuáles son las cuatro horas en que debe funcionar la escuela, y si en tal lugar correspondía hacerlo

por la mañana, y en tal otro por la tarde; reglamentario sería decir qué sueldo tendrá el preceptor en caso de que funcione cuatro horas y qué sueldo en caso de que funcione ocho; pero no puede ser reglamentario el precepto sustantivo de que la escuela no debe funcionar sino cuatro horas para un mismo alumno.

En este asunto hay que ver dos cosas: el funcionamiento de la escuela para el alumno y el funcionamiento de la escuela para el preceptor. Para el preceptor ha de funcionar la escuela las ocho horas diarias que actualmente está funcionando; aquello no tiene gran inconveniente, porque si el trabajo aumenta, aumenta el sueldo, esa es cuestión del gobierno, que dotará á cada preceptor según sea el tiempo que funcione, ésto es reglamentario; pero el funcionamiento de la escuela para los alumnos nó, porque no puede ser reglamentario el decir que la concurrencia de los alumnos á la escuela, será solo de cuatro horas; ese es un artículo restrictivo y se debe tomar bien nota de esta circunstancia: que el artículo primero de la ley dice que es obligatoria la concurrencia de los alumnos á las escuelas elementales, desde los 6 hasta los 14 años para los hombres y para las mujeres de 6 á 12; y por consiguiente esta prescripción sustantiva de la ley hay que realizarla por medio de esta adición, diciendo: que esa obligación sólo será de 4 horas diarias.

Hay que tener en cuenta á ese respecto á un padre de familia que no tiene más de dos hijos; que puede mandar á uno por la mañana y al otro por la tarde, empleando al que queda en la casa en los trabajos domésticos.

También consigna esa adición este otro principio: que la escuela no debe ser de ociosidad sino de aprendizaje; y es lo cierto que si un muchacho está ocho horas diarias en la escuela para aprender á leer y á escribir, cuando menos está ocioso cuatro horas, y no se puede exigir á un padre de familia que entregue á su hijo para que en lugar de ser útil, esté ocioso y aprendiendo vicios en la escuela.

Ahora, en cuanto á que los alumnos irán, tales por las mañanas; cuales por la tarde, que el profesor ganará más ó menos según que enseñe sólo en las mañanas ó también en

las tardes; eso sí es reglamentario; pero el artículo primero que hemos aprobado necesita que el principio que encierra la adición de que se trata, sea consagrado por la ley para conciliar así muchos intereses.

Por estas razones, opino porque la Cámara de Senadores debe insistir en su primitiva resolución, pues tal vez, llevando la discusión al Congreso, se logre conseguir esa reforma.

El señor Presidente.—Se va á votar si el Senado insiste ó no en su primera resolución.

—Verificada la votación, la H. Cámara resolvió afirmativamente.

Se resuelve insistir en el proyecto de adjudicación de la hacienda "Jimbe" al colegio de la "Libertad" de Huaráz.

Se leyó y puso en debate la siguiente adición.

Artículo único.—Adjudicase al colegio de la Libertad de Huaraz la hacienda Jimbe, de propiedad del Estado, ubicada en la provincia de Santa, del departamento de Ancachs, respetándose los derechos que en virtud de sentencias judiciales tengan adquiridos las comunidades del pueblo de Cáceres del Perú sobre partes de la mencionada hacienda.

El señor del Río.—Excmo. señor: Como autor del proyecto voy á hacer una ligera aclaración sobre el particular.

La H. Cámara acordó simple y llanamente la adjudicación de la hacienda de Jimbe al colegio de La Libertad de Huaraz. El proyecto respectivo lo presenté en vista de que la hacienda, que era muy extensa en un principio, y que por la supresión del convento de Santo Tomás, pasó á ser bien del Estado, iba disminuyendo de año en año su extensión, á punto de que en la actualidad ha quedado reducida á una pequeñísima parte, tal vez á la décima de lo que era en un principio.

En vista, pues, de esto, y de que sólo perteneciendo á una institución departamental, podría conservarse la dicha hacienda, presenté el proyecto que aprobado en esta Cámara pasó á la de Diputados, donde se adicionó, como acaba de verse, en el sentido de que se respeten las ejecutorias judiciales en un juicio seguido por la comunidad del distrito de Cáceres del Perú.

Durante la administración del Gobierno del general Cáceres algún representante quiso granjearse la voluntad de éste, y se le ocurrió formar un distrito de parte de la hacienda y lo denominó "Cáceres del Perú", cosa que pasó como pasan tantas cosas.

Las ejecutorias mandadas respetar en la Cámara de Diputados ó son verdaderas ejecutorias, y no hay entonces necesidad de decir en una ley que se respeten, toda vez que las ejecutorias tienen fuerza de ley en el curso á que se refieren, y sería curioso dar una ley para el cumplimiento de otra ley; y si acaso no son ejecutoriadas no se respetarán en ningún caso.

El colegio de La Libertad de Huaráz, al entrar en posesión de Jimbe, no podría menos que respetar las ejecutorias supremas, dígallo ó no la ley, puesto que su personal no es un conjunto de bárbaros; pero si no lo hace por alguna razón, si acata algún derecho, los damnificados ocurrirán al Poder Judicial, y éste resolverá en justicia.

La adición aprobada en la Cámara de Diputados, no tiene, pues, objeto práctico alguno.

Por eso suplico á los HH. Senadores que insistan en su primera resolución, esto es que se adjudique al Colegio de La Libertad de Huaraz, simple y llanamente la hacienda Jimbe, como medio, por otra parte, de salvarla de la destrucción.

Hace quince ó veinte días que se sacó á remate Jimbe, y se obtuvo mil setecientos soles anuales, habiendo estado hace varios años en cuatrocientos. Como se ve, sólo con la expectativa de que dicha hacienda pase á ser de la propiedad del colegio ha subido el arrendamiento de cuatrocientos á mil setecientos y tantos soles.

Juzgo, Excmo. señor, que se hará un bien al colegio si se da esta ley, tal como se aprobó en esta Cámara, y es por eso que espero que el Senado insista en su primitiva resolución, con lo que no se perjudica á nadie y sí se beneficia al mencionado colegio: si el distrito de "Cáceres del Perú" tiene ejecutorias que amparen su derecho, las hará valer ante el Poder Judicial, en el supuesto de que el Colegio no lo reconociera.

Estoy por la insistencia.

El señor **Presidente**.—Si ningún otro señor hace uso de la palabra, se dará el punto por discutido y se votará si el Senado insiste ó no en su primitiva resolución.

—Dado el punto por discutido y practicada la votación, la H. Cámara resolvió afirmativamente.

El señor **Capelo**.—Pido, Excmo. señor, que, hoy mismo, se comuniquen estas insistencias á la H. Cámara de Diputados, á fin de que las tenga presente para la sesión del martes.

—Consultada la H. Cámara, así lo resolvió.

Se desecha la adición propuesta por el señor Echeconar á la interpretación del artículo 10. de la ley de franquicias á la Marina Mercante Nacional.

—Se leyó y puso en debate la siguiente adición:

“No está expedito el cargo conforme á la presente interpretación, por derechos no pagados correspondientes á semestres anteriores á la fecha en que se promulgue.”

“La renovación semestral de la matrícula, exigida por el reglamento de capitanías, se refiere solamente á embarcaciones que deben inscribirse en las capitanías conforme al reglamento de registro mercantil.”

Lima, 18 de octubre de 1905.

(Firmado.)—**Germán Echeconar.**

Pido dispensa de todo trámite.

El señor **Echeconar**.—El objeto de esta adición es evitar los efectos retroactivos que tienen las leyes de interpretación. Se trata de cobrar el valor de una contribución por 15 años, desde que el reglamento de capitanías se expidió en 1887. En todo este período sólo se ha hecho efectivo ese derecho sobre las embarcaciones fletadas, y si ahora se fuera á formar cargo á otros elementos flotantes se crearía una situación tirante en virtud de la interpretación. Si se analiza con espíritu desapasionado, se verá que la interpretación que hemos dado tiene los caracteres de una revocación de la ley. La derogación no tiene efecto retroactivo mientras que la interpretación sí, y es para conciliar esto que he presentado la adición en debate.

Dejar la interpretación con toda la latitud que se desprende de sus términos, sería proceder de una manera distinta á la que acaba de emplear la Cámara de Diputados, tratándose de

la interpretación del impuesto sobre harina en Trujillo. En esta interpretación se ha quitado á la ley por un artículo expreso todo efecto retroactivo.

Sería incurrir en una contradicción si el Senado procediera de un modo distinto, y por eso yo creo que debemos quitarle también á la interpretación que hemos dado el carácter retroactivo.

Ya que en vez de derogar interpretamos, que sea sin el efecto retroactivo que no permite la Constitución.

En cuanto á la otra parte de la adición ó sea que el derecho de matrícula se exija solamente á las embarcaciones menores, que están sujetas al registro en los libros de la capitanía, por disposición del Reglamento del Registro Mercantil, es también esencial, puesto que la interpretación no debe ser incompatible con lo dispuesto en el nuevo Código de Comercio y el Reglamento del Registro Mercantil.

La renovación semestral de la matrícula se refiere á embarcaciones susceptibles de ese régimen de licencia semestral, y no á aquellos elementos flotantes que no se emplean en el tráfico fletado y que es extraño que pidan licencia para un tráfico que no hacen.

Por esto es que propongo esta adición; es decir interpretar que la contribución semestral es sobre aquellas embarcaciones que trafican en el puerto y sacan licencia para ello.

El señor **Reynoso**.—Estimo, Excmo. Sr. que sólo por deferencia á su autor haya admitido la honorable Cámara la adición que se halla en debate, porque adición á una interpretación no la concibo. La interpretación en mi concepto, es la fijación del sentido de una ley, eso es lo que ha hecho la honorable Cámara de Senadores en la sesión de antes de ayer; de manera que esta adición es una cosa enteramente extraña á la interpretación dada ya por el Senado. Por otra parte, la interpretación, como he dicho antes, es la fijación del sentido, y esta adición entraña una disposición de carácter positivo, que no es posible involucrar en la interpretación de la ley; si esto se pretendiera sancionar en una proposición separada, en un proyecto aparte, nada tendría que decir, porque, en fin, la iniciativa parlamentaria está apta

para todo lo que crea que es de interés general; pero en la interpretación no se puede admitir como adición una disposición de carácter positivo, una disposición sustantiva, que es lo que importa la adición propuesta por el señor Eche copar.

Además, yo creo que el señor Eche copar ha procedido desde el principio del debate de este asunto á mérito de una información equivocada; probablemente no se le han dado datos exactos de este asunto; no se trata de cobrar un impuesto que no se ha hecho efectivo hace quince años; no, Excmo. señor, de los documentos que corren en el expediente que acompaña á la interpretación que se ha discutido, aparece que las empresas del Callao reclaman la devolución de los derechos de capitania que se les ha cobrado; reclaman la devolución del derecho de capitania pagado por el año de 1904; no es, pues, un derecho antiguo, ni hay por qué temer que se vayan á formular nuevos cargos.

Tan cierto es esto, que el producto de los derechos de capitania, calculados en el presupuesto general, en la suma de dos mil libras, sólo ha alcanzado en el año anterior 1,190 libras en toda la República y no cuatrocientas libras, como mal informado decía el señor Aspíllaga, porque en la cuenta general de la República aparece que se recauda por ese impuesto la suma dicha de mil ciento cuarenta y tantas libras; y no se llegó á la suma fijada en el presupuesto, porque varias empresas del Callao, dejaron de pagar esos derechos, ateniéndose al sentido de esta ley que hemos interpretado. Si esas empresas hubieran pagado el año anterior, el producto de la renta hubiera subido, más ó menos, á la suma calculada en el presupuesto, es decir, á dos mil libras al año.

El señor Eche copar, en su peroración precedente, acaba de manifestar cuál es la verdadera doctrina; las leyes interpretativas tienen carácter retroactivo, porque surten sus efectos desde la fecha en que fueron dictadas y no podemos aquí alterar este principio jurídico y fundamental.

Esta interpretación tiene, pues, que surtir sus efectos desde la fecha en que se expidió la ley principal, es decir, desde diciembre de 1903.

No tiene, pues, razón el honorable señor Eche copar para temer que se haga efectivo el cobro de derechos anteriores á 1903; pues lo que tratan estas empresas es de que se liberen esos derechos desde 1904. Algunos de esos derechos han sido ya percibidos y se ha solicitado su devolución. Así consta del expediente que se leyó en una de las anteriores sesiones, á solicitud del Sr. Aspíllaga. Pero pongamos por caso que se aceptara esta adición, que se introdujera esta disposición de carácter positivo; resultarían favorecidas y exceptuadas precisamente esas empresas, que son extranjeras, que tiene elementos extranjeros, pues en el mismo expediente confiesan los solicitantes que esas embarcaciones completan la navegación de los buques extranjeros, y que, si no se considera á esas empresas en la obligación de pagar esos derechos, nos veremos en el caso de devolver las mil ciento cuarenta y tantas libras á todos los que han pagado, es decir, á los fleteros y lancheros nacionales que lo han hecho sin observación.

Y yo no sé cómo podríamos adoptar una resolución en este sentido, cuáles serían los inconvenientes que se derivasen de ese acuerdo.

No creo, pues, procedente que una ley interpretativa se sujete á una adición, que envuelve carácter positivo; por eso, estoy en contra de la adición y espero que el honorable Senador, penetrado de las razones fundamentales que he aducido, la rechazará.

El señor Eche copar.—No se trata de los pagos ya hechos; por eso la adición dice las sumas no pagadas.

Como el señor Reynoso reconoce, que no está expedito el cobro de los derechos anteriores, la adición queda demostrada.

La fecha del reglamento de capitánias, es del año 87, así es que son 15 años de derechos los que comprende el efecto retroactivo.

La ley de 1903 fué de exoneración; pero el reglamento de capitánias en nombre del cual se cobrará es de 1887.

Como lo recaudado no está comprendido en la adición, los semestres no recaudados son los únicos que quedarán exceptuados.

El señor Peralta.—Excmo. sen. Cuando se inició el debate de este asunto, el honorable señor Eche co-

par hizo una declaración franca, que yo estimo honrada.—SSa. se sirvió manifestar entonces que iba á dar á conocer algunos antecedentes de los que estaba en posesión, pero que lo hacía declarando previamente que era abogado de una de las empresas reclamantes, por lo que se abstendría de votar por esta circunstancia.

SSa. ha explicado su actitud perfectamente bien, y así lo comprendió el Senado, desde el primer momento. Si este asunto se fuera á ventilar ante los estrados judiciales, SSa. como abogado de una empresa estaría en su perfecto derecho, para llevar adelante la defensa de aquella; pero no en el Senado.

La insistencia que SSa. demuestra le sería perjudicial y por eso me voy á permitir rogarle que retire su adición, porque si persiste en ella, pudiera juzgarse que no trata de defender intereses nacionales, sino de un orden distinto.

Debo también manifestar á SSa., con el permiso de V.E., que no es posible admitir bajo ningún concepto, que se adicione el sentido de una ley como la que se trata de interpretar, á solicitud del Poder Ejecutivo.

Esta ley, Excmo. señor, es de justicia, es de patriotismo, y hasta de sentido común; por eso pido encarecidamente al señor Echeopar, que retire su adición.

El señor Echeopar.—El honorable señor Peralta no puede calificar quién defiende ó no los intereses nacionales. Puede ser que yo sea quien los defienda cuando pido que en el Perú las leyes sean justas, que no tengan efectos opuestos, que sean acordes las resoluciones de ambas Cámaras, cuando pretendo que no nos contradigamos de una manera que no es correcta, dando hay á una ley un sentido y mañana otro, cuando propendo á que si se llama interpretación á lo que es derogación, no se infrinja la Constitución en cuanto declara que las leyes no tienen efecto retroactivo.

—Dado por terminado el debate, se procedió á votar la adición y resultó desechada.

Continúa el debate del proyecto de contrato para la construcción del ferrocarril de Lima á Pisco.

—Ingresó al salón el señor Ministro de Fomento.

El señor Presidente.—Estando presente el señor Ministro de Fomento, continúa el debate del proyecto de contrato sobre construcción del ferrocarril de Lima á Pisco.—El honorable señor Ministro, que quedó con la palabra acordada en la sesión de ayer, puede hacer uso de ella.

El señor Ministro de Fomento.—Excmo. señor: Voy á contestar el discurso que pronunció ayer el honorable doctor Capelo, y á pesar de la deferencia que me merece la persona me ha de permitir su señoría que compare sus argumentos con las relucientes seductores y simétricas imágenes que ofrece un caleidoscopio. Todos sabemos que este aparato está compuesto de espejos inclinados entre los cuales se colocan fragmentos de vidrio y pedacitos de tela de diferentes colores, para que produzcan esas imágenes; y me va á permitir la comparación su señoría porque para que se dezvanescan los efectos de su discurso voy á ir retirando uno á uno los pedacitos de vidrio, y los fragmentos de tela de que está compuesto.

El honorable señor Capelo manifiesta una pronunciada antipatía por las cifras, declara que con ellas se puede probar el pro y el contra, lo blanco y lo rojo, que las cifras agrupadas que constituyen las estadísticas están sujetas á igual defecto. Yo no profeso estas ideas y por eso tal vez abuso de las cifras é incurro en las faltas que ayer me reprochaba su señoría, de emitirlas en proporción tan considerable, que mi discurso se hace soporífero.

Las cifras tienen una gran ventaja pues le ahorran al orador, metáforas, epítetos y frases. La estadística no es otra cosa que la ciencia social establecida en términos numéricos. Todo en la naturaleza está sujeto á peso y medida y á números; en la humanidad pasa lo mismo, por eso es que Goethe con acierto decía: que las cifras gobiernan al mundo y que ellas nos enseñan á gobernarlo.

Por eso es que soy tan partidario de las cifras.

El honorable señor Capelo tampoco es partidario de que se rememoren antecedentes históricos. Yo soy muy partidario de ellos. Creo Excmo. señor q' los antecedentes históricos son muy ilustrativos, pues comparando un asunto cualquiera con un orga-

nismo, los antecedentes históricos desempeñan con relación á ese asunto lo que la embrología respecto al organismo y si es indispensable para conocer la anatomía y fisiología del organismo, conocer su modo de generación, su gestación, lo es también conocer los antecedentes históricos para darnos cuenta de por qué se presenta los fenómenos que en un momento dado se contemplan.

Tiene también el honorable doctor Capelo antipatía por los ejemplos tomados de otros países y por las comparaciones. Yo desgraciadamente les tengo especial simpatía; y digo desgraciadamente, por que deploro estar en este asunto encontrado con el honorable doctor Capelo. Los ejemplos tomados de otros países sirven para orientarnos con respecto á la acción que debemos desarrollar para procurar el progreso del nuestro; todos sabemos que nada de lo que poseemos nos es propio; todo lo hemos tomado del exterior, las ciencias, las artes, todo nos ha venido de fuera; nos ha venido también de fuera la táctica ferrocarrilera y si esto ha sido así, por qué no nos han de venir también de fuera los métodos administrativos seguidos para construir los ferrocarriles; y si en el exterior sabemos que se hacen todo género de sacrificios que se asignan extensos territorios y fuertes subvenciones para el objeto, ¿por qué Excmo. señor, es que aquí hemos de sustraernos á esa ley general? ¿por qué no hemos de valerlos de los mismos medios que se valen otros países?

El honorable doctor Capelo que tiene una antipatía pronunciada por las cifras de sus contendores, no me parece que la tiene en absoluto para todas las cifras, porque él las emplea con bastante frecuencia. El honorable señor Capelo que manifiesta tanta antipatía por los hechos históricos, hace uso también de ellos con frecuencia, y no son escasos los ejemplos y comparaciones que se deslizan en sus discursos. Pero es necesario declararlo y lo declaro aquí con toda franqueza, que no son siempre exactas sus cifras y que sus citas históricas, sus ejemplos y sus comparaciones no siempre son felices, como lo voy á comprobar.

El señor Capelo ha formado algunas cifras para impugnar el con-

trato de ferrocarril de Lima á Pisco; ha dicho en primer lugar que pagamos triplemente el precio de esa obra; que las primeras quinientas mil libras para pagar este triple precio, se derivan de la enorme tarifa máxima de seis centavos por pasaje, dice su señoría que esa tarifa de seis centavos da al concesionario quinientas mil libras. No me explico como su señoría ha llegado á esta cifra, y me parece que con igual facilidad podría haber llegado á un millón de libras.

Yo creo que si el señor Capelo le hubiera fijado que el tráfico de pasajeros entre Lima y Pisco es relativamente reducido para la proporción en que es necesario el tráfico en un ferrocarril de esa magnitud, no habría llegado á una cifra semejante.

El máximo de pasajeros que se mueve entre el Callao y Pisco por año es de doce mil y suponiendo que haya en la tarifa dos centavos de exceso por pasajero, por kilómetro, tendremos que llegar á la suma de un sol por exceso de pasaje en cada pasajero ó sean doce mil soles al año, y no se como es posible que el señor Capelo, haya hecho crecer esta pequeña suma hasta la de quinientas mil libras, para decir que ese es el primer pago que se hace del valor de este ferrocarril.

La segunda cifra de quinientas mil libras la ha formulado su señoría poniendo precio á las 25,000 hectáreas que se conceden; el primer precio que puso á cada hectárea fué de cien soles pero como no pudo obtener sino doscientas cincuenta mil libras, duplicó entoces la cifra del valor de cada hectárea y obtuvo quinientas mil. Si la hubiera cuadruplicada habría obtenido también otro millón de libras, pero tanto la fijación de cien soles como la del cuadrúplo habrían sido perfectamente arbitrarias para apreciar el valor de una hectárea de terreno en los desiertos que existen entre Lima y Pisco.

El señor Capelo tampoco ha sido feliz en algunos hechos históricos y comparaciones que ha hecho.

El hecho histórico que citó con relación á nuestro ferrocarril de Arica á Tacna no es exacto, según los documentos que conozco, dijo su señoría que ese ferrocarril era un ejem-

plo de cómo podían construirse ferrocarriles con garantía; y de como era que después de algún tiempo y de haber sufrido serios tropiezos, entre el Gobierno y la Compañía un hombre que se había enviado, un empleado recto y honorable del Gobierno había subsanado todos los inconvenientes.

El empleado que se mandó fué el entonces director de obras públicas don Mariano Felipe Paz Soldán.

El pacto celebrado por don Mariano Felipe Paz Soldán sobre el ferrocarril de Tacna y Arica, fué desaprobado por el Gobierno y fué por la confesión paladina del señor Campbell que se hizo cesar la garantía de seis por ciento, porque anunció que el ferrocarril producía 8 y tres cuartos por ciento.

Entre los hechos contemporáneos ha hablado el señor Capelo, de la intervención del presidente Roosevelt en la fijación de las tarifas ferrocarrileras, y tampoco ha sido feliz en esta cita, porque el presidente Roosevelt no señala las tarifas de los ferrocarriles, porque en esto la intervención que tiene el poder público se reduce á lo siguiente: Existe una comisión de comercio nombrada por el Congreso, ante esta comisión se presentan aquellos que están quejosos de las tarifas de los ferrocarriles; no porque se suponga que estas tarifas no sean bajas, sino que son superiores á las de favor por preferencias injustas ó sea "discriminatorias". La comisión examina la queja y decide si tiene razón ó no el quejoso; pero no ha parecido esto suficiente, para contrarrestar á los "trust"; por esto ha mandado el presidente un proyecto de ley á la representación nacional para darle á esta comisión mayores poderes; es decir para autorizarla no solo á declarar que ha habido falta del ferrocarril sino también para fijar las tarifas que deben cobrarse y que están en vigencia quedando las empresas libres para ocurrir al poder judicial.

Este proyecto todavía no es ley, todavía está ventilándose en el Senado de Estados Unidos, por consiguiente la acción del presidente de los Estados Unidos, no es tan ejecutiva como creía el honorable señor Capelo.

El doctor Capelo hizo también

comparaciones entre Siberia y el Perú y declaró que no participaba de mis convicciones, con respecto á los progresos del país, por la acción de los ferrocarriles; que no era tanta su acción civilizadora como yo creía, pues los habitantes de esas regiones eran tan atrasados como antes de la existencia del ferrocarril transiberiano. Pero debo recordarle que este ferrocarril es reciente y que sin embargo sus efectos benéficos se dejan ya sentir y que con el tiempo serán iguales á los producidos por los otros ferrocarriles de Rusia que han hecho nacer y desarrollarse las industrias y han difundido la civilización.

Tengo la convicción que estos tres elementos, ferrocarriles, industrias y enseñanza técnica, han dado por resultado lo que antes no era sino un mito en la Rusia; merced á ellos la población industrial ya civilizada ha podido exigir, y el zar ha tenido que hacer concesiones en el sentido de formar un parlamento. Tengo la seguridad que si en Rusia, todos supieran leer y escribir como en la China y no tuvieran ferrocarriles, ni industrialismo ni enseñanza técnica estarían tan atrasados como los chinos en libertades públicas, y no habrían ni pensado en iniciar revolución ninguna.

Dice el honorable señor Capelo, que se ha decidido á combatir el contrato en virtud del discurso que me escuchó en el cual creyó notar que yo había declarado que consideraba este contrato como modelo; no Excmo. Sr. no declararé tal cosa, lo único que hice fué reivindicar para el Gobierno el honor de haber fijado algunas cláusulas nuevas no acostumbradas antes en los contratos ferrocarrileros. Un contrato de este género es susceptible de mejoras y de variaciones según las circunstancias, por consiguiente muy lejos he estado y estoy de reputarlo como un contrato modelo, al cual deban sujetarse todos los posteriores.

Tampoco dije ni quise presentir al señor Capelo como un predisgizador. Muy lejos de mi ánimo ha estado el dar á entender cosa semejante. Cualquiera de mis palabras, pocas ó muchas, que haya vertido y que en concepto del honorable señor Capelo, hayan tenido una significación direc-

ta ó indirecta en éste sentido, las raras inmediatamente.

En otras oportunidades le hemos oído al honorable señor Capelo la misma declaración de ayer, con respecto á su patriotismo y á los servicios que está dispuesto á hacer y á los sacrificios que haría en aras del bien público etc.; todos le reconocemos cualidades semejantes, pero le suplicamos también que nos la reconozca también aún cuando no sea en el mismo grado.

Nos dijo también el señor Capelo que en su concepto un medio de formar el carácter de los ciudadanos era darse balazos en las plazuelas. Yo creo que no es ese el medio de formar ciudadanos. Soy partidario de la evolución lenta pero firme de los países; pero creo que la evolución es comparable á la marcha de las agujas de un reloj que es lenta, pero que en un momento dado suena la hora violentamente; creo por lo mismo que la evolución de los países es y debe ser lenta, pero que llegan horas que pueden llamarse trágicas en que son indispensables las revoluciones; siguiendo la comparación el país en que no hay agitaciones constantes y violentas, es comparable á un reloj en mal estado; el reloj debe dar la hora en el momento oportuno; las revoluciones deben llevarse á cabo después de evoluciones lentas y en épocas convenientes; no deben ser revoluciones frecuentes y al mismo tiempo insignificantes, que revelan un estado morbozo en el país que las sufre sino que deben ser radicales, después de acumularse energías bastantes, de tal manera que transformen completamente un orden social ó político inaparente para el progreso de la Nación. En la evolución se forma el carácter, en la revolución se revela.

Me critica el señor Capelo que haya dicho que los terrenos de la costa del Perú son comparables á los del desierto de Sahara; sin embargo, esto es exacto, Excmo. señor, son comparables. Lo mismo que en el Shara no llueve, lo mismo que allí existen arenales y tierras que pueden ser fértiles si se les irrigara; lo mismo que allí existen oasis ¿por qué escandalizarse de que se les compare? El desierto de Sahara sería una fuente de recursos inagotables para la humanidad si se pudiera irrigar; lo mismo sería para el Perú su costa si se irrigase. Fundados en esta compara-

ción, cree el honorable Sr. Capelo, que vamos á dar gratuitamente á la empresa concesionaria esas veinticinco mil hectáreas. Sin embargo, la ley de irrigación da en esa ó en mayor extensión á todos los que quieren esos terrenos con tal que los irrigen, desde el momento en que esa ley tiene una cláusula que dice que se darán á perpetuidad los terrenos eriazos que son de propiedad del Estado ó municipal cuando se trata de irrigarlos; de donde se deduce que los poderes públicos han participado de la aspiración de todos, de que se irrigue nuestra costa, y no han trepidado en dar á cualquier capitalista esos terrenos con tal de que los provean de agua suficiente de donde se deduce que no consideran valiosos los terrenos solos. Y debo manifestar además que en esa ley no se prohíbe la adjudicación de grandes extensiones en un solo block, cosa que hemos previsto en el contrato, pues los terrenos que se adjudicarán á la empresa, no serán en un solo lote, sino que esas 25,000 hectáreas se darán en cinco lotes, separados por distancias de 5 kilómetros cada uno. Pero, entonces, nos decía el honorable señor Capelo, que los primeros cinco lotes los tendríamos que dar por el ferrocarril, y que tendríamos que dar otros cinco lotes por el agua para irrigarlos. No es así, Excmo. señor, como yo comprendo las cosas. Seguramente se irrigarán esos primeros cinco lotes que se adjudiquen por el ferrocarril y la empresa no se preocupará de los cinco lotes del Gobierno, pero mientras tanto quedarán éstos en condiciones muy favorables para ser irrigados, desde que estarán contiguos á los irrigados por la empresa, y entonces el Estado ó cualquiera compañía ó particular podrá llevar á cabo la irrigación en condiciones favorables.

A este respecto, el señor Capelo incurrió en la falta que después me reprochó, de establecer comparaciones entre cantidades heterogéneas.

Compara S.Sa. esta adjudicación de terrenos de la costa con los de la montaña que dice han sido abandonados por incuria de los Gobiernos y entregados á las paíes limítrofes.

No creo que haya semejanza entre estas dos clases de adjudicaciones ó cesiones. Los terrenos áridos de la costa, las 25,000 hectáreas que se van á adjudicar, no se adjudican si-

no á título de propiedad particular, no se pierde un ápice de soberanía sobre ellos; y los terrenos de montaña, que dice el señor Capelo que se han perdido, no lo habrán sido en cuanto á la propiedad particular que indudablemente la seguirán disfrutando aquellos á quienes se la adjudicó el Gobierno peruano, si no que se habrá perdido totalmente la soberanía. No soy enciclopedista en asuntos administrativos, poco por consiguiente entiendo de la historia de nuestras cuestiones internacionales; no podría extenderme sobre ellas, como lo puedo hacer en las de fomento; pero si debo manifestar al H. señor Capelo que los terrenos del Oriente no están en lo menor abandonados, que todos los litigios con los países vecinos, están sujetos al arbitraje y que por consiguiente las expectativas que se derivan de nuestros derechos están completamente á salvo.

Me decía el H. señor Capelo que comparé cantidades heterogéneas porque comparé la tarifa máxima de 6 centavos por kilómetro y por pasajero que se estipula en el contrato en debate, con las tarifas de los demás ferrocarriles del Perú, y me censuró también que hiciera idéntica comparación con las tarifas de ferrocarriles de otros países. Me decía el H. señor Capelo, que esos 6 centavos por kilómetro son la cifra máxima á que pueden llegar las tarifas de los ferrocarriles de la sierra, que han costado mucho dinero. A este respecto tendrá que reconocer el señor Capelo, si su memoria no le es infiel, que en la relación de tarifas á que dí lectura, están considerados muchos ferrocarriles de la costa con mayor tarifa que estos 6 centavos y que esta misma tarifa para los demás ferrocarriles no constituye la cifra máxima á que pueden llegar, porque á esos 6 centavos hay que agregar la proporción derivada de la diferencia entre el cambio de 34 peniques de entonces al de 24 de ahora; y que por consiguiente esos 6 centavos considerados al actual cambio suben á la cifra de 8 y $\frac{1}{2}$ centavos, no solo para los ferrocarriles de la sierra sino para los de la costa ó de la altiplanicie, perfectamente comparables con el de Lima á Pisco.

Cree el H. señor Capelo que la construcción de esta línea, será de lo más sencilla, que no hay dificultades en el terreno. Yo no lo creo Excmo.

señor, de manera tan absoluta, por que atravesando esta línea estos territorios de norte á sur, es posible asegurar á priori que habrán dificultades, desde el momento que atravesará las quebradas trasversales que viniendo de la cordillera, llegan al mar.

Podría probar al H. señor Capelo, que el precio del costo por kilómetro es de 2,500 libras á lo menos. Felizmente para esto, no necesito abusar de la indulgencia del H. Senado. El ferrocarril de Sicuaní al Cuzco, es un ferrocarril comparable por las pequeñas dificultades de contrucción con el ferrocarril de Lima á Pisco, esa línea ha sido contratada á razón de dos mil trescientas libras, por kilómetro, sin incluir el material rodante. El ferrocarril de la Oroya á Huancayo, en su parte baja, es comparable con el ferrocarril de Pisco; los presupuestos de los ingenieros hacen ascender el costo de la obra á 2,800 libras por kilómetro, sin incluir tampoco el material rodante. De donde resulta que la cifra de dos mil quinientas libras por kilómetro no es exajerado sino al contrario; y tanto menos cuanto que en ella está incluido el material rodante; por consiguiente tratándose de doscientos cuarenta kilómetros, llegamos á una cifra más considerable, que la que señaló el señor Capelo, que la que señalaban las leyes y que la que ha señalado el contrato del Gobierno.

El H. señor Capelo manifiesta, que la tarifa de carga á razón de cuatro centavos no le halaga y que hemos debido ir á cifra más baja todavía; que los cuatro no son sino á la mitad de las cifras corrientes á que dí lectura, y que la estipulada ha debido ser la cuarta parte.

En esto padece de error mi estimable amigo el H. señor Capelo, en muchos casos llegaban al triple las tarifas leídas; pero además haré presente á la Cámara que el H. señor Capelo, para sostener, que estos cuatro centavos por kilómetro, debían reducirse á la cuarta parte, intentó demostrar que el costo de la explotación de los ferrocarriles, se había reducido á una cuarta parte en esta forma: primero, por el empleo del petróleo en lugar del carbón, se había reducido á la mitad y, segundo por la aplicación de la electricidad se había reducido en otra mitad; y por consiguiente quedaban reducidos

... en cuarta parte de lo que era antes; El empleo del petróleo y de la electricidad son excluyentes, por consiguiente, no es posible, considerar acumulables las economías que produzcan. Además el H. señor Capelo está en un error al suponer que se reducen á la mitad los gastos con uno ú otro agente.

Es verdad que el petróleo produce un poder calorífico, superior al carbón, pero no es igual al doble, no llega sino al 30 por ciento más ó menos; pero el precio del petróleo entre nosotros es superior al del carbón y por consiguiente ¿de dónde viene la rebaja del 50 por ciento que por esta causa indicaba el H. señor Capelo? además, hay que tener en cuenta que no solo se gasta combustible, sino que hay gastos generales y de explotación que son siempre los mismos; por consiguiente el empleo del petróleo no dará el 50 por ciento de rebaja en el costo de la explotación. El petróleo no es tan abundante en el Perú, como para servir á todos los ferrocarriles del Estado, y por eso el ferrocarril central dispone tanto de parrillas para el carbón como de quemadores para el petróleo. Los ferrocarriles del sur no emplean petróleo por que no lo hay y están esperando que tenga éxito las perforaciones del lago Titicaca, para recurrir á su empleo. Nuestra producción de petróleo es pequeña, y hay muchos mercados para su consumo y, en el día en que todos los ferrocarriles no emplearan otra cosa que petróleo el precio sufriría inmediatamente.

En la electricidad, funda el H. señor Capelo, grandes esperanzas cree que ella puede hacer bajar las tarifas á cifras verdaderamente inverosímiles; yo no creo la misma señoría ha sido influenciado por lo que ha visto en el ferrocarril de Lima á Chorrillos y al Callao, pero no se ha fijado en el gran tráfico que hay entre estos puntos que no puede compararse con el que habrá entre Lima y Pisco; y no puede tampoco compararse la longitud de estos ferrocarriles con un ferrocarril de 240 kilómetros.

Los elementos de un ferrocarril eléctrico son: primero la vía idéntica á la de los ferrocarriles á vapor, segundo el conductor eléctrico que no tiene el ferrocarril á vapor; hay, además las instalaciones hidro-eléctricas,

para generar la electricidad y las estaciones para transformarla, con el objeto de que la tensión eléctrica sea sólo de quinientos volts estas estaciones tienen que ser numerosas tal vez cada 7 ú 8 kilómetros habrá que establecer una; además debe tenerse en cuenta el precio elevado de los vehículos autónomos; por consiguiente se puede asegurar que los gastos de instalación son mayores, para una línea de gran longitud con tracción eléctrica que con tracción á vapor; pero puede arguirse que en lugar de carros automotores que vayan siendo despachados uno tras de otro ¿por qué no se ha de emplear como en otras partes convoyes eléctricos, perfectamente; pero las locomotoras eléctricas son más caras que las locomotoras á vapor. De todo esto resulta que, aun poniendo cifras bajas, el ferrocarril de Lima á Pisco por medio de la tracción eléctrica, haciendo uso alguna vez de tono dogmático en esta discusión, llegará á costar diez millones de soles por lo menos; por consiguiente habría que hacer el servicio de intereses y de amortización con los productos del ferrocarril de una cifra casi al doble que la que acabo de suponer para el ferrocarril por la tracción á vapor.

Los ferrocarriles eléctricos se emplean actualmente en el mundo para transportar pasajeros á corta distancia, cuando el tráfico es muy intenso, no se emplean todavía para el transporte de carga; los ferrocarriles eléctricos tienden á emplearse para largas distancias cuando se requiere una gran velocidad y cuando hay suficiente tráfico. Yo no querría ver un ferrocarril de Lima á Pisco con un capital fijo enorme, recorriendo una extensión de muchos kilómetros y haciendo correr diariamente no más de un carro análogo á los que corren entre Lima y Chorrillos y que transportan el número de pasajeros de que antes hice mención; Yo no querría ver un convoy eléctrico, es decir, carros arrastrados con locomotoras eléctricas, transportando á gran velocidad el número relativamente pequeño de pasajeros y de toneladas de carga que tendría que mover entre Lima y Pisco.

El H. señor Capelo manifestó que la muerte del Callao no ha sido debido á la dársena, que no ha sido debida á la depresión económica que en general se dejaba sentir en nues-

tro país: dice que la ruina del Callao ha sido debida á las tarifas del ferrocarril inglés; entiendo que debió referirse á los dos ferrocarriles al inglés y al central. Yo no me explico como un ferrocarril por sus elevadas tarifas pueda matar la localidad de donde parte, muchos menos, me lo explico, cuando recuerdo que el honorable señor Capelo manifestó que á causa del costo del pasaje entre Lima y el Callao en esos ferrocarriles, es que por más decretos que se daban, los empleados de la aduana no vivían en el Callao, yo me explicaría el fenómeno contrario que, á causa de un elevado pasaje que tuvieran que pagar los empleados de la aduana vivieran en el Callao, y me explicaría que ahora merced al ferrocarril eléctrico que ha rebajado esas tarifas á la mitad, los empleados de la aduana del Callao y demás dependencias gubernativas no recidirán ahí.

A mí me parece que en estos casos de decadencia ó de prosperidad de las localidades es muy difícil señalar una causa simple y particular sino más bien complicada y general que en el presente caso podría ser la decadencia general por la cual atravesó el país, durante largo tiempo; y es natural que en un caso de enfermedad del organismo los órganos principales se resientan: así no es posible decirle á una persona que padece de anemia, cuyo corazón no funciona por tanto normalmente, que tiene una lesión inmediata en ese órgano, lo que se necesita, lo que se le debe decir es que enriquezca su sangre que aumente la proporción de sus glóbulos rojos; esto pasó con el Perú: era un organismo anémico y por tanto tenían que resentirse sus órganos principales, desde que el organismo mismo no les impartía la proporción de vida que necesitaba.

El señor Capelo, haciendo mérito de la competencia que la vía marítima va á hacerle á la terrestre preguntó ¿pero entonces para qué sirve el ferrocarril? no voy á discutir qué sobre la importancia de esa vía porque ampliamente lo habrá sido en las cinco ó seis legislaturas en las cuales se han dado las respectivas leyes, pero si voy á permitirme indicar los puntos saltantes de la importancia trascendental que para el país tiene ese ferrocarril.

Según el contrato celebrado poco

debe preocupar que el ferrocarril de Lima á Pisco, transporte ó no gran cantidad de carga, ni que lo haga ó no respecto de gran número de pasajeros. Si las compañías de vapores rebajan considerablemente sus tarifas, el ferrocarril trasportará poca carga y pasajeros, pero en cambio, el país recibirá el efecto benéfico de haber conseguido la rebaja de las tarifas marítimas, y, por consiguiente, el tráfico de carga entre Lima y Pisco podrá verificarse á bajo precio, y los consumos que tanto necesita Lima para su subsistencia se podrán obtener á bajo precio; y en Ica, y en la campiña de Pisco se multiplicarán los cultivos para producir estos consumos.

Pero no es esa sola la importancia de ese ferrocarril; muchos de los valles atravesados serán desarrollados á favor de él: la agricultura, la ganadería, la minería y otras industrias establecidas á su paso adquirirán notable desarrollo.

Pero hay más, Excmo. señor, una vez que este ferrocarril esté en Pisco quiere decir que ya está en Ica, y una vez en Ica debemos esperar como cosa probable y próxima su prolongación á Ayacucho, y una vez en Ayacucho, es muy posible que provincias, que por ninguna otra ruta podían tener esperanza de ser favorecidas por ferrocarriles, lo sean; es decir, es posible que de Ica pueda más tarde desprenderse ferrocarril para Puquio, Coracora, Aplao, Chuquibamba; y por último, es posible esperar que estemos unidos algún día con la metrópoli del sur, poniendo este eslabón de la cadena que algún día se completará.

Hay una importancia más, que anotar, la importancia estratégica que ya señaló el honorable señor Olaechea en la sesión anterior.

Además de eso, hay la importancia política, las provincias atrasadas, es necesario que estén unidas con la metrópoli y que estén unidas con la capital del departamento respectivo, pues, esa facilidad de comunicaciones hará que sea más fácil la acción del Gobierno, con las provincias alejadas.

Pero no me corresponde ni es aceptable discutir sobre esta importancia; porque las leyes no se discuten, hay leyes que es necesario acatar.

(Al H. señor Capelo, le llamó mucho

la atención y le causó gran sorpresa la renuncia que hacen los concesionarios del impuesto de 40 centavos por 46 kilos de carga trasladada; demostrar á mi estimable amigo el señor Capelo que yo impuse esa cláusula á trueque de conceder algunos derechos. Debo manifestar á S.Sa., que no es posible aceptar ni por un momento solo que la empresa concesionaria de éste ferrocarril, tenga el propósito de no trasladar carga de ninguna clase, como cree S.Sa.

Esto no puede suceder, porque existe una cláusula que creo no ha leído S.Sa. y que se refiere á la prohibición absoluta de celebrar pactos de ningún género con ninguna empresa de transporte, para suspender el tráfico ferrocarrilero; de modo que no sólo está asegurada la construcción de el ferrocarril sino también su explotación continua y hay además una cláusula que establece el número de trenes mínimun que debe correr, por consiguiente, no hay peligro de que la explotación se paralice; no sucederá lo que con el ferrocarril de Chorrillos, que ha celebrado un pacto paralizando el tráfico con verdadero daño del público.

El H. señor Capelo, refiriéndose á que hubiera comparado á Estados Unidos con el Perú, declaró que eso era comparar el infinito con un punto. Debo declarar, que no comparé á Estados Unidos con el Perú, yo comparé lo que puede compararse: los procedimientos administrativos y técnicos, que allá se siguen para construir ferrocarriles, con los que hay que seguir entre nosotros. No sería posible suponer que si yo digo: que un procedimiento industrial que se sigue en Estados Unidos es conveniente seguirlo entre nosotros, se me dijera: usted compara los Estados Unidos con el Perú; yo comparo los procedimientos para tomar ejemplos y seguirlos si es posible. Dijo S.Sa. que era comparar el infinitito con un punto; creo que ni él ni yo sabemos lo que es el infinito ni lo que es un punto, por consiguiente, son dos términos de una comparación cuyo significado no conocemos. Si el H. señor Capelo en lugar de hacer esa comparación nos hubiera dicho que no pueden ser comparables ambas naciones porque la una tiene 80 millones de habitantes y la otra 4, si hubiera dicho que los Estados Unidos tienen

250 mil kilómetros de ferrocarriles y el Perú sólo tiene 2,500 entonces se habría comprendido mejor lo que quería decir.

La zona de 500 metros á cada lado, dice el honorable señor Capelo que se continúa porque en el contrato se establece q' declarada la utilidad pública de la obra, son expropiables los terrenos necesarios; pero S.Sa. ha olvidado que los términos de la ley de expropiación no permiten lo que S.Sa. cree.

El H. doctor Capelo, siempre caviloso, manifiesta que el objeto que tiene la compañía para reservarse esta faja de 50 metros á un lado y otro de la vía, no es otro que ponerse á cubierto de la competencia posible de un camino carretero entre Lima y Pisco. Sería cosa sorprendente, que después de pasados tan largos años en que no ha sido posible realizar este ferrocarril se fueran á encontrar ahora capitalistas para hacer una carretera que le haga la competencia al ferrocarril, y sería curioso, que las carreteras en el siglo actual, se pusieran á hacerle la competencia á los ferrocarriles de gran longitud; sería esto aceptable para el tráfico de pasajeros y para cortos tréchos, pero no para largos, como el que media entre Lima y Pisco. Pero quiero suponer que un capitalista suficientemente aventurado pueda lanzarse á construir una carretera para hacerle la competencia al ferrocarril. ¿Qué dificultad habría para ello? He demostrado que la faja de 500 metros es discontinua; supongamos que sea continua. En este caso la carretera se ubicará, pues, á 500 metros de distancia de la línea y creo que con esto no se causaría gran perjuicio al que construyera ese camino; pero podría no suceder esto si se tiene en cuenta que en el contrato se ha estipulado que los terrenos que el Gobierno crea necesarios para caminos están perfectamente á salvo en esa zona de 500 metros, principalmente para cruzarla con otros caminos, así como para el cruzamiento de canales de irrigación y fuerza motriz.

El señor Capelo se exasía ante los automóviles y ferrocarriles eléctricos, y, por consiguiente, cree que la carretera pueda hacer la competencia al ferrocarril porque sobre ella pueden correr los automóviles. Esto es verdaderamente sorprendente, pues,

me admira que el señor Capelo no se haya fijado en el carácter del automóvil, que es un vehículo poco pesado, débil y que no puede fácilmente transportar carga en grandes proporciones. Además, este sistema de tracción es costoso, si se tiene en cuenta que debe vencer el rozamiento en terrenos que no son tan llanos como los rieles, y por eso es aventurado suponer que los automóviles le pueden hacer la competencia á los ferrocarriles; estos siempre han sido y serán los transportadores de carga por excelencia; los automóviles no podrán alcanzar otro fin que el transportar pasajeros, principalmente los de ciertos medios de fortuna que pueden tener sus automóviles propios. Aquí recordaré á Wells, el célebre autor inglés tan dado á elucubraciones sobre lo que el porvenir depara en materia de progresos á la humanidad, que por mucho que ha querido favorecer á los automóviles.

Las carreras de automóviles en París y Berlín también han sido citadas por el honorable señor Capelo, pero esa es precisamente una de las demostraciones más concluyentes de lo que dejo dicho; los automóviles no están hoy sino en el período del sport. En esas carreras en que los automóviles van por carreteras esencialmente bien hechas, no corren sino por cuenta de gente rica, como los caballos de carreras; no son siquiera concursos para el perfeccionamiento de los automóviles, sino meramente carreras y apuestas.

El doctor Capelo decía que debido á los progresos actuales, las locomotoras pesadas, han pasado á la categoría de fierros viejos. Yo debo declarar al doctor Capelo que desgraciadamente una vez más, está en un lamentable error. Justamente pasa lo contrario, pues la tendencia moderna en la construcción de locomotoras, es aumentar su potencia y por tanto su peso, y que esas locomotoras de sesenta ó setenta toneladas del ferrocarril á la Oroya con que antes podíamos enorgullecernos han pasado á la categoría de juguetes; las locomotoras que hacen el tráfico entre la Oroya y el Cerro de Pasco, no pueden bajar á Lima por su enorme peso que no le resiten los puentes, esas locomotras pesan ciento veinte toneladas, y son de tales dimensiones que no pueden penetrar

en los túneles de ese ferrocarril. Y es natural que esa sea la evolución en la construcción de los ferrocarriles, porque es conveniente para una explotación ferrocarrilera despachar el menor número de trenes, y por tanto mucho más pesados.

El doctor Capelo cree que hasta la existencia de caídas de agua que hay entre Lima y Pisco para convertir este ferrocarril en eléctrico; ya sobre esto me he extendido enantes y he manifestado como en una línea de Lima á Pisco se necesitarían muchos capitales para electrizarla; sin embargo, debo hacerle notar al señor Capelo que en el contrato no está estipulada la concesión de aguas para fuerza motriz; de manera que la empresa en caso de necesitarla la adquiriría á título oneroso de quien la posea; ó por concesión especial del estado y con estas aguas sucederá lo mismo que con los terrenos que cuando concesionario quiera adquiridos ya lo habrán sido por otros, pudiendo asegurarse una vez que los concesionarios quieran tomar algunas caídas de agua no para el ferrocarril sino con algún fin industrial se encontrarán con que todas ellas y todas las hectáreas de terreno, habían sido tomadas por otros.

Se manifestó S^{ra}. también muy escéptico en cuanto á la irrigación de los terrenos; decían que no los querían para irrigarlos sino para impedir que se hicieran caminos que les hicieran la competencia.— Yo debo decir al señor Capelo que no soy tan escéptico, que cuando se toman 25,000 hectáreas, no es con el propósito de impedir caminos sino con lo objeto de darles valor y el único medio de darles valor, es irrigándolos.

El señor Capelo, declaró que yo he tenido por conveniente emitir mis ideas respecto al progreso de la nación.

En su concepto, no eran caminos ni instrucción pública lo que más se necesitaba sino de justicia y yo no soy tan escéptico como S^{ra}., respecto á la ineficacia de la justicia entre nosotros, yo creo que ella satisface bien nuestras aspiraciones y las necesidades nacionales.

El señor Capelo manifestó también que este ferrocarril debía hacerse con la garantía y no con subvenciones. — Yo creo que así como los procedimientos antiguos en la

das las ciencias y artes, los hemos ido más grande de los asuntos que puedan abandonando, debemos irlos abandonando también en la construcción de ferrocarriles.

E casi todos los países, está abandonada la fórmula de garantía, y se prefiere siempre la subvención por kilómetro en una u otra fórmula y como este contrato la quiera llevar a cabo.

Los capitalistas encuentran también más conveniente para sus propios intereses esta forma de protección y no creen conveniente la garantía, porque en la práctica origina mil dificultades: prefieren siempre recibir sumas, aunque sean pequeñas; y si me fuera dable formular comparaciones, repetiría la que ya he hecho en alguna otra oportunidad, bastándome recordar lo que pasó en México que es un país progresista y en donde las construcciones de ferrocarriles han adquirido un desarrollo rápido é inesperado en pocos años.

El señor Capelo comparó este ferrocarril con el que por una fantasía imperial se hizo construir el emperador de la China, para que le diera vuelta á su palacio; pero no creo que este juguete puede ser comparable con el importante ferrocarril en debate.

Me preguntó S.Sa. porqué no acepté alguna de las propuestas anteriores: sobre este punto, recordaré á la Cámara que el año pasado probé que no había sido de responsabilidad del Gobierno el que algunos proponentes solicitasen la concesión en términos que se apartaban de la ley; posteriormente dos ó tres de los que la solicitaban creyó el Gobierno acertado, cumplir con la prescripción legal sacando la obra á licitación y que vencidos los plazos de dicha licitación no se presentó ningún proponente: pero el honorable señor Capelo exclama: seguramente las trabas que se pusieron en el ministerio á la tramitación de este expediente, como lo ha hecho siempre en los negocios de gran entidad fueron tales, que eso determinó el que no se hiciera ninguna propuesta. Yo declaro honradamente que en el tiempo que he sido director de fomento y en el que me ha tocado la honra de desempeñar el ministerio, no se ha puesto cortapiza á ningún expediente por grande que fuera, que lo mismo se ha estudiado un expediente de un asunto insignificante como el

ventilarse en este ministerio. El ha sido invariable en el tiempo que he estado en el ministerio y que continuaré siguiéndola. Expresa el honorable señor Capelo sus convicciones sobre tarifas ferrocarrileras y en este punto felizmente estamos completamente de acuerdo. Creo como él que un ferrocarril puede dar la vida ó la muerte á las localidades por las cuales pasa. El ferrocarril con tarifas bajas da la vida, un ferrocarril con tarifas preferenciales puede aplastar muchas industrias, un ferrocarril que se coaliga con otro, puede arruinar una región, porque anula la competencia.

Decía el señor Capelo que le vamos á pagar á la compañía tres veces el valor del ferrocarril; pero creo haber desvanecido completamente esta aserción.

El H. señor Capelo manifestó que no me envaneciera con el precedente que había citado con respecto á la revisión quinquenal de las tarifas, que preceptúa una de las cláusulas del contrato que discutimos, porque antes eso se ha estipulado en los muelles. Debo decir al H. señor Capelo, que no sólo en un contrato de muelles se ha estipulado esa revisión quinquenal, para las tarifas, que ese contrato es del muelle de Iquitos que él no fué celebrado en la época á que se refirió, que ese contrato se celebró en 1901 y que la cláusula á que se refiere, sea dicho con toda franqueza, fué incluida á iniciativa del que habla.

Deplora el H. señor Capelo que la rebaja de las tarifas del ferrocarril trasandino no se habían podido conseguir ni aún para los minerales de poco valor, y rememora al respecto algunos hechos históricos, que no quiero contradecir: pueden ser ellos completamente exactos; pero mientras tanto, debo declarar al H. señor Capelo, que si la rebaja en las tarifas del ferrocarril trasandino no se logró, fué sencillamente porque en el contrato de cancelación de la deuda extensa, no está estipulado que la Peruvian Corporation tenga la obligación de rebajar sus tarifas durante el período de la duración de su contrato, y por consiguiente, no debe extrañar que todos los ferrocarriles que usufructúa, tengan unos la tari

la máxima y otros una tarifa menor si tiene por conveniente señalarla.

Manifiesta el H. señor Capelo que no le parece conveniente que nos obliguemos con un contrato de tan largo plazo como éste. Yo me pregunto ¿cómo sería posible llevar á cabo la construcción de obras públicas sin contratos á largo plazo? ¿cómo es posible que si la ley general de ferrocarriles de 1893 y las leyes especiales de este preceptúan que se pueden dar tales y cuales exenciones y privilegios y que puede contratarse á largos plazos, cómo es posible digo, que nos hubiéramos abstenido de celebrarlo en esa forma? Tengo seguridad que no hay empresa ferrocarrilera por desprovista que se le suponga del conocimiento de sus intereses, que sea capaz de celebrar el contrato de construcción de un ferrocarril de 250 kilómetros por corto plazo. Siempre que hay que señalar plazo se estipula privilegios para un plazo que la ley general de ferrocarriles llega á considerar hasta de treinta años.

El H. señor Capelo termina manifestando que no era su intención continuar discutiendo este contrato, que no pensaba influir en lo menor en el ánimo de sus honorables compañeros con el objeto de que no le prestaran su aprobación, que preferiría darme íntegra la gloria de haber contratado y de haber logrado la construcción del ferrocarril de Lima á Pisco.

Yo acepto H. señor la gloria que SSa. tiene á bien dejarme.

—En este momento ocupa la presidencia el H. señor Barrios.

El señor Capelo.—Como he dicho no voy á discutir este asunto; pero el señor Ministro en el hábito que tiene de vivir en la estadística y la historia comete siempre, involuntariamente sin duda, la falta de cambiar una cosa por otra.

Yo no quiero sino señalarle dos puntos, para que él mismo aprecie la fuerza y el valor de su criterio histórico.

Ayer, á la pasada, y al presentar como un ejemplo el ferrocarril de Arica á Tacna, no menté nombre; pero el señor Ministro me ha atribuido que yo señalé, ó al menos él lo creó y su argumento va sobre esta base, que fué el señor don Felipe Paz Soldán, Director de Obras Públicas, el comisionado en Tacna para arreglar las diferencias que existían con la empresa de ese ferrocarril. No.

Excmo. señor, fué un señor Ureta, hombre honorabilísimo á quien me lo enseñaron en la calle, diciéndome: este hombre respetable y honrado fué quien descubrió las picardías de ese ferrocarril, después de muchas comisiones que se mandaron; se fijó el Gobierno en un hombre de bien que fué á Tacna, examinó los libros y concluyó con eso la garantía.

Esta es la cita histórica y no la que el señor Ministro ha hecho.

Ocupándose del Gobierno de Norte América, trata de manifestar el señor Ministro que el poder del presidente Roosevelt no es en materia de tarifas tan grande como yo lo creo. Me felicito de esta declaración; si el Poder del Gobierno de los Estados Unidos no es tan grande ¿cuál será el del nuestro?

El señor Ministro estima el precio por kilómetro de este ferrocarril comparándolo con los ferrocarriles del Cuzco y Huancayo, y nos dice que el precio en esos ferrocarriles ha sido de dos mil quinientas y dos mil ochocientas libras. Si fuera tan fácil apreciar el precio por kilómetro de un ferrocarril, no se gastaría tanto dinero en ingenieros para que hagan estudios. Y luego el señor Ministro nos ha hecho la comparación con los ferrocarriles de Huancayo y el Cuzco, que han tenido que pagarle á la Peruvian un flete enorme por los rieles y demás materiales. La comparación no es, pues, conveniente, pues el de Pisco no tendrá ese flete; y todavía etsoy seguro que si esas obras se hubieran sacado á remate, se habría obtenido mucho mejor precio.

Entrando á ocuparse de las tarifas y queriendo contestar lo que yo he dicho, ha tenido buen cuidado SSa. de tomar la tarifa más baja, la de las mercaderías de tercera clase. ¿Por qué no tomó SSa. la tarifa de nueve centavos fijadas para la carga de 1a. clase? Esto prueba que la estadística no sirve sino para tomar de ella lo que se quiere y callar lo que no conviene; y así conseguir todo, por opuesto que sea.

Respecto al petróleo y la electricidad, el señor Ministro ha disertado científicamente hablándonos de presión, de potencia calorífica y de otros términos que no vienen bien en una cámara sino en una academia de ciencias ó de ingeniería.

Dice SS. que no es exacto, que eco-

mizasen dinero con el petróleo y con la electricidad: y yo le contestaré con hechos: si no es cierto, por qué ferrocarriles eléctricos y los de petróleo están arruinando á los otros ferrocarriles: yo no necesito para esto, hacer estadística ni buscar cifras, esto es cosa que está á la vista de todo el mundo.

En seguida nos hizo SS. el cálculo sobre los pasajeros y carga que conduciría esta línea y de lo que nos decía tomándolo como cierto le diré yo: doce mil pasajeros á quince soles los de primera y á seis los de segunda son ciento veinte mil soles, y diez mil toneladas de carga, á 22 soles, son doscientos veinte mil, ó sea en todo trescientos cuarenta mil soles, los que producirá esta línea; y como al mismo tiempo nos decía que el costo del ferrocarril será de diez millones de soles, yo junto estos números y saco consecuencias que evidencian su absurdidad. Yo pregunto: si llegase á costar diez millones de soles y no produjera sino trescientos cuarenta mil, quiere decir que va á originar una gran pérdida, porque si cuesta diez millones, necesita para cubrir sus intereses y amortización quinientos mil soles al año, y para los gastos de explotación otros quinientos mil; luego este ferrocarril necesita producir, por lo menos, un millón de soles al año y si esa línea no produjera sino trescientos cuarenta mil soles, como cree el señor Ministro, sería un monstruoso absurdo hacerla con un costo de diez millones de soles; debemos, pues, concluir que ó no es cierto que cuesta diez millones ó no es cierto que sólo producirá al año 340 mil soles.

Esos números de promedios, son buenos para disertaciones académicas, pero no para resolver nada positivo; sólo demuestran lo que se quiere demostrar.

El H. señor Ministro ha entrado en disertaciones científicas para procurar demostrar que esas locomotoras pesadas de 80 toneladas, lejos de ser fierro viejo, como los llamé, serán las locomotoras del porvenir, y nos decía en apoyo de sus creencias que el ferrocarril del Cerro de Pasco, tenía locomotoras de más de 120 toneladas que no podían pasar por los puentes y túneles de la línea de la Oroya. Indudablemente, en el sistema ferrocarrilero á vapor en que toda la fuerza actúa sobre el pistón,

la locomotora debe pesar cuanto más se pueda, pero no en el sistema eléctrico en que el vapor engendra la electricidad y ésta no actúa sino por medio de un alambre que comunica á cada carro la corriente. La sencillez de estos aparatos tiene una ventaja inmensa sobre los otros pesados; por eso, en Europa, muchas líneas han vendido sus antiguas locomotoras y las han cambiado por motores eléctricos, y esto es trabajando con vapor y produciendo electricidad en la máquina; pues bien, si la electricidad se recibe de corrientes de agua, la cosa es mucho mejor. Convendrá, pues, conmigo SSa., en que el porvenir de la industria es muy vasta para bajo los sistemas viejos y enclavarlos por 30 años en ellos.

Hablando de los terrenos, el señor Ministro nos dice que los terrenos deben ser irrigados porque á la compañía le conviene; pero en el contrato no se le impone esa obligación. Yo le recordaré que el Gobierno hizo una concesión en esta materia á la Peruvian de 500,000 hectáreas de tierras con obligación de cultivarlas y poblarlas, pero con el castigo de que las perdería si no cumplía con esta obligación en el plazo de 10 años: pues bien, ya se han vencido esos 10 años y otros 5 más, y no se han cultivado ni se han poblado; y el señor Ministro de Fomento ni ha reclamado ni ha recuperado esos terrenos que son del Estado, y entonces ¿cómo se nos pide ahora que demos nuevas tierras? No es práctico.

Por último, el señor Ministro ha hecho una afirmación dogmática, declarándose enemigo de los caminos de herradura y de los caminos carreteros. Dice que esas son antiguayas y condena de manera absoluta esos caminos. Ahora me explico por qué atacó de muerte á mi proyecto para hacer caminos en toda la República; era su convicción profunda, que los caminos de herradura y carreteros deben suprimirse; pues que se supriman, y entonces; yo le preguntaría al señor Ministro de Fomento ¿qué se haría el Perú si esos pocos caminos de cabras que tenemos, se borrasen. Eso no puede aceptarse por mucho que sea su entusiasmo por las grandes cosas, debe admitir que los pequeños tienen también el derecho de vivir; que los caminos carretero y de herradura son los compañeros inseparables de los ferrocarriles, como los

riachuelos son compañeros inseparables de los ríos. A mí me duele mucho que un Ministro de Fomento, prestigioso sostenga esas teorías y lo que es peor que las crea; con semejante creencia, estamos seguros que el Perú se quedará clavado en materia de caminos mientras el señor Ministro esté al frente del despacho, y eso es una terrible cosa.

Me resta sólo dar las gracias al señor Ministro por las explicaciones que ha dado, manifestando que no ha pretendido exhibirse como prestidigitador; yo le devuelvo en la misma moneda y retiro también lo que dije de sus discursos calificándolo, de soporíferos, refiriéndome á lo largo de los datos estadísticos.

El señor Ministro.—Voy a dar ligera respuesta á las palabras del honorable señor Capelo.

El hecho histórico de que Fabio Ureta haya sido el interventor que descubriera las irregularidades del ferrocarril de Arica á Tacna no figura oficialmente en ninguna recopilación.

Por tradición, tal vez, se conservara; pero como hasta esa época no alcanzan mis conocimientos directos en la historia nacional, tengo que atenerme á lo que en los libros se consigna. Lo único que figura oficialmente en una recopilación de documentos sobre ferrocarriles es, á parte del nombramiento del señor Fabio Ureta como interventor en el de Arica á Tacna, el convenio celebrado por el señor Paz Soldán y desaprobado por el Gobierno para que cesara la garantía y la declaración paladina al prefecto de Moquegua del señor Cambell de que el ferrocarril de Arica á Tacna producía ocho y tres cuartos por ciento. Si entre bastidores se verificó esta presión sobre Cambell por Ureta, lo ignoro, pero, como lo acaba de manifestar el señor Capelo, doy crédito á sus palabras y no me cabe ya la menor duda al respecto.

Decía el señor Capelo que mis cálculos son inéditos respecto del costo probable del ferrocarril de Lima á Pisco y que si serían probables serían inútiles los trabajos de los ingenieros. Evidentemente que hay una ligera equivocación al respecto por parte del señor Capelo. En toda obra de ferrocarriles se hacen estos cálculos aproximados, y en muchas oportuni-

dades, los precios avalúan en esa forma, son confirmados por los que después se establecen en definitiva. Si se hubiese hecho un estudio definitivo para el ferrocarril intercontinental, probablemente hubieran necesitado cuatro ó cinco años en la construcción y se habrían llevado á cabo modificaciones de todo orden.

El señor Capelo ha creído que yo he olvidado los fletes en mis cálculos con respecto al costo de los dos ferrocarriles que están en construcción, pero tranquilícese el señor Capelo: los he tomado en cuenta y tomando otros factores más, he podido llegar á la cifra de 2,500 por kilómetro para el ferrocarril de Lima á Pisco.

Dice también el señor Capelo que yo tengo un modo muy conveniente para hacer prevalecer mis opiniones, tomando como base de mis cálculos la tarifa de cuatro centavos que en el ferrocarril de Lima á Pisco es la misma señalada para la tercera clase y que he debido tomar el máximo ó sea la tarifa de primera clase. A este respecto debo decir que si comparamos las tarifas de primera, segunda y tercera clase con la de otros ferrocarriles, á que dí lectura ayer, se ha llegado al mismo resultado: que en unos casos esas tarifas son dobles y en otros triples; pero para los cálculos de producción probable de este ferrocarril, no debemos tomar, á fin de ponernos á cubierto de errores, por exceso, sino la tarifa de cuatro centavos señalada para la carga de tercera clase, porque el Gobierno, conforme al contrato, tiene el derecho de hacer la clasificación de la carga; y debo decir que si entonces me fuera dable actuar como ministro de Fomento, cosa que dicha con entera franqueza no deseo, puedo asegurarle al señor Capelo y á la honorable Cámara que casi todas las mercaderías figurarán en tercera clase, quedando solo para la primera ó segunda, esas mercaderías de pequeño tráfico y mucho valor que pudiera transportar el ferrocarril materia de este contrato.

Dice el Sr. Capelo que después de muchas explicaciones científicas con respecto al petróleo y la electricidad he hecho la impugnación de sus conclusiones de ayer, con respecto al empleo de estos dos agentes; pero que ninguno de esos cálculos le sa-

Existen y que él se atiene al hecho de que los tranvías eléctricos en Lima, han vencido á los ferrocarriles de vapor y que en esta última tracción es mucho más barato el petróleo que el carbón. En esto último he estado de acuerdo con S.Sa., lo que he impugnado es la cifra de 50 por ciento como menor gasto de tracción á favor del petróleo.

En la primera aseveración del señor Capelo, no estoy de acuerdo con S.Sa., porque el hecho de que los ferrocarriles eléctricos de Lima hayan vencido á los de vapor, se explica, que porque tratóse de un trecho corto y de un tráfico bastante crecido, no autoriza á generalizar la conclusión, y llegar al resultado de que en todos los casos aún los ferrocarriles bastante largos como en el de Lima á Pisco, la tracción eléctrica vencerá á la del vapor.

Sobre las locomotoras insistió el honorable señor Capelo, manifestando que justamente en muchos países europeos están abandonadas; no conozco el hecho Excmo. señor—La locomotora, por lo mismo que conviene en movimiento alternativo uno circular, no es conveniente para las grandes velocidades que exige el tráfico moderno.—Las locomotoras eléctricas, las cuales toman la corriente por medio del trolley, como manifestó el honorable señor Capelo, haciendo uso de datos científicos que él me censuró con la locomotora eléctrica, en la cual no hay sino movimiento de rotación, pueden realizarse, todas las aspiraciones, en materia de tráfico rápido; pero no es posible aceptar, como asegura el señor Capelo que haya locomotoras en actual tráfico, en las cuales se verifica la conversión de vapor en electricidad en la locomotora misma; las locomotoras reciben electricidad por trolley ó tienen acumuladores.

Se han construido locomotoras, como indicaba el señor Capelo, pero que no han dado los resultados apetecidos por lo cual se han retirado de la circulación.

El señor Capelo decía, que mi aseveración de que querían los terrenos para irrigarlos me la he contestado yo mismo, desde que dije que no habían caídas de agua; pero ha padecido de un error S.Sa., cuando yo me referí á las caídas de agua, no fué con respecto á las irrigaciones, sino que fué con respecto á la fuerza mo-

triz que pudieran necesitar esas líneas, para procurarse la electrificación indicada por el señor Capelo, que en mi opinión nunca se llevará á cabo, para otros fines.

Las irrigaciones no se harán con el agua que está inmediata á los terrenos ni serán necesarias para ellas caídas de agua, que tienen aplicación para producir fuerza; la irrigación tendrá que hacerse mediante pozos artesianos ó por canales costosos, tomando el agua de las lagunas que existan en las alturas ó desviando al Pacífico.

Manifiesta el honorable señor Capelo, como un ejemplo de cierta desatendencia en los asuntos públicos que no he recuperado los terrenos que la Peruvian no ha cumplido con canalizar.

Me consta que la Peruvian ha hecho todo género de esfuerzos para conseguir la canalización, pero á pesar de ello, habría procedido á recuperar esos terrenos si no hubieran mediado diversas circunstancias, principalmente que el gobierno estaba autorizado para celebrar arreglos con esa compañía y no era justo ni prudente proceder á hacer una operación semejante, sin haber terminado los arreglos definitivos; pero le ofrezco á su señoría y á la Cámara que tomaré muy en cuenta sus indicaciones y que una vez que los arreglos hayan fracasado definitivamente ó que el plazo de la autorización haya terminado, daré todos los pasos necesarios para recuperar los terrenos indebidamente poseídos.

Insistiendo su señoría en la cuestión ha tocado los caminos de herradura, sobre las cuales dice que yo estoy en contra por haber herido de muerte en la Cámara de Diputados el proyecto que presentó. Debo declararle que si se refiere á los caminos de herradura que van paralelos á los ferrocarriles, los condeno en lo absoluto puesto que si existen han pasado á la categoría de caminos vecinales que deben ser sostenidos por los distritos ó las provincias; pero si se trata, como su señoría lo manifiesta, por la comparación que ha hecho, con las vías de los que convergen hacia un ferrocarril y también de los que le sirven de prolongación, debo declararle también que estoy de acuerdo con él, en cuanto á su importancia, en los casos que no sea posible

construir líneas, y la prueba concluyente de que es mi opinión, está en el proyecto que he tenido el honor de presentar á la H. Cámara de Diputados sobre caminos en la república; en ese proyecto se prevé el caso de la construcción de muchos caminos de caracter nacional; se prevé el estudio por parte del gobierno, y la construcción por parte de las juntas departamentales de los caminos de caracter departamental y se contemplan todas las fases del asunto; dicho proyecto, una vez aprobado por el Congreso, surtirá todos sus efectos, no solo en cuanto á estudio y presupuestos sino en cuanto á lo que es más principal, á consignar en el presupuesto general de la república la cantidad necesaria para construirlos.

El señor **Coronel Zegarra**.—Excellentísimo señor: Pido la palabra.

El señor **Presidente**.—Puede SSa. hacer uso de ella.

El señor **Coronel Zegarra**.—Debo declarar, Excmo. señor, que he visto con hondo sentimiento las opiniones expresadas por mi honorable compañero el senador por Junín, y no podría explicarme hasta qué punto ha sufrido SSa. un acto de auto-sugestión, porque dados sus conocimientos, su talento y su misma profesión; me extraña muchísimo que se haya puesto de lado y combata, aunque no ha querido discutir; pero que efectivamente ha discutido, combata, digo, el primer proyecto de ferrocarril que se nos presenta en estos momentos de renacimiento, en nuestro país, de las vías férreas.

El ante año pasado dimos la ley general de ferrocarriles; este año se nos presenta este proyecto de ferrocarril y ¿en qué momento, Excellentísimo señor? Cuando todos nuestros vecinos están dando muestras activísimas del empeño que tienen para emprender la construcción de ferrocarriles. Nuestros vecinos del norte, del este y del sur, dos de ellos en condiciones más favorables que las nuestras, están haciendo grandes esfuerzos, ya para cruzar sus territorios con líneas férreas, ya para llegar á las regiones en que tienen fincadas grandísimas esperanzas, como el Ecuador, que se empeña tanto en su ferrocarril al oriente. Y en estos momentos, en que se nos presenta este proyecto de ferrocarriles, el honorable seador por Junín lo combate No

ha podido, pues, menos que causarme sentimiento las razones aducidas y la manera pertinaz como ha combatido el proyecto mi honorable compañero.

No es posible que SSa. no haya estado sugestionado, cuando desconoce los medios que todas las naciones emplean hoy para la construcción de ferrocarriles; hoy mismo se está viendo que Bolivia, con los millones que consiguió del Acre, ha proyectado una gran red de ferrocarriles no señalando una garantía, sino empleando el sistema moderno, señalando una subvención ó pagando una cantidad por kilómetro de ferrocarril construido: ese es el sistema moderno, dar efectivo, dar dinero ó dar lo que dinero vale, ó sea terrenos. El sistema de atraer con terrenos sí es de los sistemas antiguos, y tenemos grandes ejemplos de ello, no solamente en otros países, á los que forzosamente tenemos que voltear la mirada cuando emprendemos una reforma, sino en nuestro propio país.

Ya el señor Ministro ha citado ejemplos de cantidades de terrenos que se han cedido á compañías ferrocarrileras como parte de pago ó como aliciente de la construcción, como un atractivo á los capitalistas; de manera que no comprendo por qué su señoría, precisamente en estos dos medios principales que hoy se emplean para atraer empresas que construyan ferrocarriles, sean precisamente los puntos que ha atacado: la subvención que le ha parecido subidísima y la concesión de terrenos, á pesar de lo reducido de la cantidad de hectáreas.

El honorable señor Olacoechea, senador por Ica, demostró aquí, que esa obra la iba á costear su propio departamento, que producía al Estado 20.000 libras anuales, sólo por impuesto á los alcoholes. ¿Qué motivo habría, pues, para negarle este beneficio al departamento de Ica?

Pero el señor senador por Ica no tenía entre esos todos los datos relativos á la producción de ese departamento.

El departamento de Ica, solamente por contribución de alcoholes, ha rendido en el segundo semestre de 1904 y en el 1.º de 1905, 57.223 libras. ¿No merece un departamento que tal producto da al Estado que éste emplee 20.000 libras en subven-

poner un ferrocarril que va á desarrollar sus industrias, que va á dar todo género de facilidades y que merced á él se podrá llegar á duplicar esa cifra de producción?

Este es un hecho culminante, un argumento que no tiene réplica.

Respecto á los terrenos concedidos, vuelvo sobre este punto, porque el señor Capelo ha hecho mucho hincapié sobre la enorme cantidad de hectáreas que se concede, y ha comparado esos terrenos con el desierto de Sahara. Realmente que son comparables con Sahara; pero yo debo agregar algo más sobre lo que á este respecto se ha dicho. Esos terrenos son comparables con el de Sahara, porque hoy el Sahara está irrigándose por medio de pozos artesianos y produciendo ingentes sumas; ahí se encuentran grandes capitales franceses dedicados á su irrigación. Parece, pues, que la comparación ha sido bastante exacta, pero no creo que tengan el valor que el señor Capelo les ha atribuido.

Casi todos los terrenos entre Lima y Pisco fueron recorridos en la época que el señor Sykes trató de construir la línea; él recorrió todos esos terrenos encontrando que la mayor parte eran de propiedad particular. Entró en convenios ó arreglos para que se le concediera al ferrocarril que intentaba implantar, la faja necesaria; y así convinieron.

Posteriormente se han denunciado en este trayecto también grandes pampas, como las de Noco, que tienen gran extensión; también se han denunciado las de Chilca y otras grandes extensiones de terrenos; desde que se dió la ley garantizando el 7 por ciento, también se han denunciado las pampas de Lurín, de modo que cuando los concesionarios vayan á buscar las 25,000 hectáreas, ó los 500 metros á cada lado de la línea, encontrarán dificultades para hallar la extensión necesaria, y mucho más, cuando por es a cláusula se les obliga á ubicarlas sólo en esta región.

Yo habría deseado más liberalidad en el Gobierno, que no se hubiera detenido en esas 25,000 hectáreas que no son nada tratándose de 250 kilómetros que tiene la línea, pues apenas representa cien hectáreas por kilómetro, cuando en la mayor parte de concesiones ferrocarrileras se elevan de un mil hasta seis mil hectáreas por kilómetro construido.

Es una bicoa para lo que siem-

pre se otorga y tampoco considero justo que se restrinja sólo á los terrenos de esa región, sino á cualquier otro sitio donde hubieran terrenos de libre disposición, ya en la costa ó la montaña.

Yo considero que cuando se da terrenos á compañías que tiene dinero se hace un buen negocio, porque ese es un buen incentivo para atraer capitales y establecer industrias.

Véase, pues, Excmo señor, porqué he tenido sentimiento al escuchar la manera brillante y la fluidez del discurso, sin fundamento del H. compañero, que era natural que produjera por los brillantes colores con que sabe adornarlo, con mano maestra alguna errada impresión en la H. Cámara.

Yo pido á mis honorables compañeros, que fijándose en estas pocas palabras que desvanecen el brillo de esos colores, y hacen resaltar la verdad con toda su claridad meridiana se sirvieran votar en conciencia, apoyando este primer proyecto, sometido al Senado después de la ley general de ferrocarriles, y que confío será el primer eslabón de muchos otros que servirán para extenderse á lo largo de la costa, coadyuvando eficazmente al progreso material de la nación.

El señor **Rodulfo**—Excmo señor.

No me parece que hay necesidad de considerar al honorable señor Capelo como un hábil prestidigitador, ni como indispensable para explicarnos la influencia que su palabra ejerce sobre la cámara y el público; me parece que basta y sobra su claro talento, su discurso fácil y correcto su imaginación fecunda, para que su palabra elocuente, seductora ejerza sin necesidad de otras artes, legítima influencia sobre todo el que lo escucha.

Creo que se ha dado á este debate excesiva extensión. No debemos en cada cuestión remontarnos al origen de las cosas; y si no tomamos como punto de partida lo que ya está ejecutoriado, no terminaremos nunca las discusiones.

La conveniencia del ferro-carril de Lima á Pisco hace cuarenta años que está ejecutoriada. Y la razón es sencilla: ese ferrocarril va á servir para darle subsistencia á Lima, para desarrollar grandes valles que proveerán á la capital de todo lo que necesite para su subsistencia. En esa línea de 250 kilómetros

tros, se pueden aprovechar por lo menos 40 de terrenos y en una extensión de 2 kilómetros; esto da un resultado de 100,000 hectáreas cultivables que á razón de soles 100 á 150 de producto por hectárea darían un producto de 10 á 15 millones de soles anuales.

El punto que debemos discutir es éste: la ley última concedió una garantía de 7 por ciento sobre un capital de 600,000 libras ¿qué es más ventajoso dar la subvención fija que hoy se propone ó pagar por garantía 42 mil libras? Yo creo que es mil veces preferible lo primero.

Hoy por hoy aparentemente es verdad que el tráfico no excederá mucho de 10 mil toneladas, como ha dicho el señor Ministro; y como la empresa constructora tiene que tomar un punto de partida fijo para hacer sus cálculos con respecto al ferrocarril, ha visto que es preferible esa subvención que la garantía del 7 por ciento. Es muy posible que la compañía no pueda sostener la línea en los primeros tiempos, que el negocio no le deje una cantidad suficiente, para que el Estado no tenga que pagarle más del 4 por ciento; eso es más ventajoso que dar el 7 por ciento de garantía. Es evidente que si mantenemos la ley del año pasado, necesitamos emplear las 42,000 libras para subvencionar á la compañía. Puedo dar una idea simplemente á posteriori, sin entrar en análisis, y es que el ferrocarril calculado en 13,000 libras por kilómetro es no solamente un cálculo moderado sino moderadísimo; no tenemos para comprobar ésto sino tomar la comparación que hace el honorable señor Capelo del ferrocarril de Lima á Chorrillos con el de Lima á Pisco; á pesar de que tratándose de un ferrocarril eléctrico entre Lima y Chorrillos se puede decir que está sobre un tablero. Ese ferrocarril ha costado 120,000 libras esterlinas, que repartidas entre 15 kilómetros que es la distancia que hay entre Lima y Chorrillos viene á resultar 8,000 libras por kilómetro. El del Callao tiene aproximadamente igual costo. Se me dirá que tiene uno y otro de estos ferrocarriles doble vía, pero voy á decir en cambio que la línea á Chorrillos es de más fácil construcción que el de Lima á Pisco; de manera que es mayor gasto, porque la doble vía

en el primero está compensado por el mayor costo de la obra en el segundo, que además requiere obras de arte. El honorable señor Capelo agrega que le parece fuerte el costo del ferrocarril, y dice después de este argumento que vamos á ceder 25 mil hectáreas de terrenos que equivalen á 5.000.000 de soles; pero estos argumentos pueden ser contestados de un modo triunfal, pues esos son terrenos que no sirven en el estado actual en que están y se dan á todo el mundo, con tal que se comprometan á hacerlos productivos, cosa que se consigue si la empresa á quien se le cede consigue llevar el agua suficiente. El señor Capelo dice que esos terrenos se dan ó que la Compañía ha procurado que se le den con el fin de que no se construya al lado de la línea ningún camino carretero que pueda hacerle competencia. Pero, Excmo. señor, si en cuarenta años no hemos tenido esperanza de construir un solo ferrocarril, es pueril renunciar hoy á una probabilidad muy fundada de dejarlo, por proseguir la quimera de ver construir dos ó tres ferrocarriles en competencia. Aquí viene bien el proverbio vulgar de que lo mejor es enemigo de lo bueno. En este asunto no hay más que la fecundidad de imaginación admirable, hermosísima y cautivadora del señor Capelo, pero nada más, excelentísimo señor; ésto es contrario á las cifras.

Los terrenos que pide la Compañía no son sino con unos de estos dos objetos: ó porque de buena fé los empresarios que se aventuran en esta operación consideran que pueden aprovecharlos, ó porque creen que se puede alhagar á los accionistas europeos con la expectativa de esas grandes posesiones; pero en ningún caso, que esta compañía, que duda mucho que el ferrocarril le produzca un interés insignificante, esté ya pensando en que se le haga la competencia.

Debemos, pues, preocuparnos únicamente de la cuestión de las cifras; de ver si la subvención es ó no lo que más conviene; yo creo que sí, porque según la ley existente respecto á este ferrocarril se le debe garantizar al concesionario un interés de 7 por ciento sobre el capital invertido; y como éste sería de 600 mil libras vendría á ser el interés

igual á 42 mil libras, que indudablemente son más que las veinte mil que ha pactado el Gobierno, y es evidente que esas 42,000 libras tendrían que darlas el Gobierno casi íntegramente por lo menos en un período de veinticinco años.

Bajo este punto de partida, debemos preferir, pues, la subvención de 20,000 libras.

Pero hay algo más, y es que con esa garantía no se nos encontrado quien haga la obra. ¿Cuál es el secreto? Está en el fondo y en la forma. En el fondo, porque ya he manifestado que es insignificante la garantía para el caso de que haya déficit en los casos de explotación; y en la forma, porque todas las empresas ferrocarrilarias modernas prefieren la subvención para evitar lo que sucedió con el ferrocarril de Tacna, que mientras que la empresa dice que la explotación no produce sino déficit, el Gobierno dice que produce interés crecido y como es difícil vigilar la contabilidad de una empresa de esas, es difícil descubrir la verdad, sucediendo además que el Gobierno, interesado en el asunto, puede decirle á la empresa que tales ó cuales medios que emplean son caros y hacerle otras observaciones por el estilo, suscitándose todos los días discusiones que los contratistas de buena fé quieren evitar.

Así es, pues, que aún suponiendo que la garantía sea de siete, ocho, nueve ó diez por ciento, indudablemente preferirán la subvención para evitar cuestiones.

La subvención lo que significa, si tenemos en cuenta lo que costará la obra del ferrocarril de Lima á Pisco, es que el fisco contribuirá con la quinta ó sexta parte del verdadero costo; y que el Gobierno contribuya con la quinta ó sexta parte para construir un ferrocarril que será solo productivo en un porvenir bastante remoto, no me parece excesivo.

Estoy completamente á favor del contrato, y aunque creo que tiene defectos, juzgo que esos defectos se pueden remediar.

Respecto de las tarifas, suponiendo que tales como están no aprovechen toda la carga posible, está en el interés de los mismos concesionarios el rebajarlas, porque de esa manera obtendrán mayores beneficios.

Todos éstos son detalles secundarios que pueden irse arreglando en adelante. Yo creo que lo único que debemos notar es, dar á firme las veinte mil libras; me parece que no hay discusión posible, que es mejor dar las 20,000 libras á firme que no las 42,000 sólo posibles en apariencia, pero perfectamente exigibles en realidad.

El señor **Ramos Ocampo**.—A pesar de que en la apariencia todas las observaciones que se han formulado en relación con los defectos de que adolece el contrato en discusión, están satisfactoriamente refutadas, y voy á insistir sobre dos puntos que me parecen cardinales y más graves que los demás; éstos son: la concesión de las 25,000 hectáreas de terrenos y la fijación de las tarifas sumamente altas, en mi concepto.

Se ha alegado como razón suprema que la concesión de esas hectáreas nada significa, porque esos terrenos, semejantes al desierto del Sahara, carecen de valor en lo absoluto, son arenales muertos los que se van á conceder, y el H. señor Olacoea no asegura que la cláusula que fija tal concesión, es meramente decorativa; pero yo me pregunto ¿si es cosa de tan escaso valor, si es punto tan baldío, por qué ese afán, esa exigencia de conceder extensión tan considerable de esas tierras? ¿Si no sirven para nada, por qué las solicitan? ¿á qué concederlas? Indudablemente, que si las solicitan ó las piden, si las exigen, es porque algo valen.

Por otro lado, el señor Ministro nos ha dicho, que esos terrenos se conceden porque van á ser irrigados, sin embargo, no veo en la cláusula que se diga ninguna palabra, respecto á irrigación. Es, pues, una concesión graciosa la que se va á hacer, y el país despojado de sus verdaderas fuentes de riqueza, no creo esté hoy en condiciones de estar regalando sus bienes.

En cuanto á las tarifas, sigo creyendo que éstas son sumamente elevadas, á punto tal, que lejos de constituir algún alivio para los que tengan necesidad del ferrocarril será un fuerte sacrificio el que se les imponga; es necesario que esa tarifa se rebaje. El flete que debe pagar la carga se nos presenta como el ideal de la baratura; yo quiero tomar el ínfimo que es de cuatro centavos por cabeza de ganado mayor; de Pisco á Lima ese flete será de 9.60. pues son 240 li.

lómetros los que se recorren; siendo el ganado que viene para el consumo de Lima, en su mayor parte traídos de los departamentos del interior, vendrá precisamente por esta ruta y entonces no tendrán los ganaderos ninguna ventaja con el ferrocarril.

Yo me he puesto al habla con algunos ganaderos y me aseguran que trayendo el ganado por tierra, el transporte apenas les cuesta de cinco á seis soles, según la época del año y la abundancia ó escasez de los pastos, en el trayecto; de donde se ve que siempre será más ventajoso para ellos emplear este sistema que el de ferrocarril, que encarecería el precio de venta del ganado y por consiguiente el de la carne.

Por ese lado el ferrocarril no satisface las exigencias del país, ni de nadie.

El señor Ministro nos dice que lo que demuestra la importancia del ferrocarril, es, no sólo facilidad para el transporte de todos los productos, sino su valor estratégico. Yo no participo en este punto de las opiniones del señor Ministro; para mí un ferrocarril de litoral, no tiene nada de estratégico; corriendo á lo largo de la costa está expuesto siempre á todas las emergencias consiguientes, al poder de las escuadras y de los elementos de combate del enemigo; sólo para custodiarlo se necesitaría un ejército muy grande y en constante vigilancia.

Me voy á permitir también refutar una curiosa teoría sentada por el H. señor Olacoea, aceptada y repetida por el H. señor Coronel Zegarra, en su peroración; y es ésta: nos dicen que el ramo de contribuciones del departamento de Ica asciende á la suma de 20,000 libras y que por ésta razón tiene el derecho de gastar esa cantidad en su ferrocarril; de manera, pues, que según sus señorías ese departamento no debe ya dar un centavo para los gastos generales de la nación: si siguiéramos esta teoría todos los departamentos, con el mismo derecho, podrían gastar en beneficio propio todas sus rentas; por consiguiente, el Fisco no tendría entradas generales, y el Gobierno tampoco podría atender los diversos ramos de la administración.

Restame solo, Excmo. señor, rogar á su señoría el señor Ministro, se sirva responderme á lo siguiente: en su

peroración, ayer nos dijo que "la vía terrestre, los ferrocarriles, jamás podían hacer competencia á la vía marítima." Ahora bien, el ferrocarril en debate, tiene que hacer competencia á las líneas de vapores que hacen el transporte de Pisco al Callao, las que tendrán, por la competencia, que bajar el precio de sus tarifas. Si esto es cierto, como efectivamente lo es, yo deseo que su señoría, el señor Ministro me diga si el Gobierno cree conveniente y de indispensable necesidad, hacer un gasto tan grande, como el de la subvención de doscientos mil soles anuales; la concesión de las veinticinco mil hectáreas de terrenos, fuera de los quinientos metros á uno y otro lado de la línea, sabiendo que va á realizar un mal negocio. Desearía, pues, que se me dijera si esto responde á las necesidades nacionales y á los sacrificios que se van á hacer.

El señor **Echecopar**.—Píde la palabra.

El señor **Presidente**.—Puede su señoría hacer uso de ella.

El señor **Echecopar**.—Deseo apoyar con pocas frases una de las indicaciones hechas por el H. señor Ministro, para demostrar la importancia del ferrocarril y defenderla de las observaciones referentes hechas por el H. señor Ramos Ocampo.

Debe recordarse lo que pasa en la república de Chile, que tiene un extenso litoral, elementos marítimos que hacen el tráfico en todo él, perfectamente bien apoyado, y sin embargo ese país lleva á cabo una línea ferrocarrilera longitudinal en toda la extensión de su territorio. Esa línea ferrocarrilera á lo largo, sirve de control al tráfico marítimo, lo sujeta á términos convenientes, á la vez que introduce todos los elementos de progreso en el territorio mismo. Es, pues, un doble efecto el que ejerce esa línea, primero para mantener condiciones equitativas en el tráfico marítimo, mediante la competencia; segundo, uniendo á los pueblos permite el ejercicio más eficaz de todos los resortes de buen gobierno, de buena administración, de progreso comercial é industrial.

Existiendo ambas razones se percibe perfectamente, que no obstante de ser posible un tráfico marítimo equitativo, convenga promover la existencia de un ferrocarril, y esto viene á decidir respecto de la conveniencia

de aprobar el contrato sometido al voto del H. Senado.

El señor Aspíllaga.—Pido la palabra.

El señor Presidente.—Puede su señoría hacer uso de ella.

El señor Ramos Ocampo.—Yo he formulado una interpelación al señor Ministro y desearía que me la contestara.

Repito, deseo que me diga: si el Gobierno conceptúa de utilidad inmediata, completamente necesaria, la construcción de esta línea férrea, siendo así que va á tener, por una parte, la competencia de la vía marítima, y por otra, la tarifa tan alta, que se propone, y que va á hacer ilusoria toda ventaja. Si no obstante esto, las justifica los sacrificios tan grandes espectativas que tiene el Gobierno que se va á poner al país.

El señor Ministro.—Pensaba contestar la interpelación del señor Ramos Ocampo, una vez que hicieran uso de la palabra los señores que tuvieron por conveniente oponerse al proyecto; pero ya que su señoría manifiesta el deseo de conocer mi respuesta, sin demora, debo decirle que la tiene en el hecho mismo de haber presentado el proyecto el gobierno; ¿cómo sería posible que el gobierno, no creyendo necesaria y conveniente para el estado la construcción de este ferrocarril, se hubiera apresurado á cumplir las leyes que se le mandan y no hubiera presentado un proyecto desoyéndolas?; ¿cómo sería posible por el momento suponer que yo no considero conveniente ni necesario para el desarrollo del país la construcción de ese ferrocarril, cuando es el que habla el que ha celebrado este contrato.

Ya que hago uso de la palabra, con la venia del honorable señor Aspíllaga, voy á contestar algunas de las observaciones que ha formulado el señor Ramos Ocampo.

No le parece á su señoría que el ferrocarril es estratégico; no discutiré al respecto porque no sé estrategia.

En seguida le llama la atención á su señoría que una cabeza de ganado tenga que pagar nueve soles sesenta, viniendo por ese ferrocarril, cuando ahora no tiene más gasto que seis ó siete viniendo por tierra, pero yo le digo á su señoría que en esas cifras de seis ó siete soles no

está avaluado propiamente el peso de la grasa y de la carne, que pierde la res en el viaje por tierra aparte de las pérdidas definitivas por muertes, que siempre ocurren, de manera que si á esos seis ó siete soles que ha fijado su señoría le agregamos los factores que he anotado, es natural suponer que el transporte por tierra, llegará á una cifra mucho más fuerte. Pero en el supuesto de que llegara á la suma del transporte del ferrocarril, quiere decir que el ganado seguirá viniendo por tierra, flaco y enfermo, como actualmente viene. Pero si los ganaderos comprenden sus intereses ocuparán el ferrocarril, y si el ferrocarril comprende su negocio, rebajará las tarifas para no sufrir la competencia de los viajes por tierra.

Y si además se toma en cuenta que el tráfico de reses lo hacen también las compañías de vapores, podremos llegar á la conclusión de que estas compañías seguirán transportando las reses, si es que los que dirigen el ferrocarril son tan intonsos para no rebajar las tarifas, á fin de vencer la competencia marítima.

Dice su señoría que en el contrato no se habla nada de irrigación, y en eso he estado de acuerdo, porque no era posible que el gobierno impusiera como obligación, lo que es indispensable para que esos terrenos puedan valer; el concesionario perdería más que el Gobierno si no los irrigara.

Creo haber dado respuesta á las observaciones que me formulara el H. señor Ramos Ocampo y doy las gracias al honorable señor Aspíllaga por haberme permitido hacer uso de la palabra.

El señor Presidente.—Siendo la hora avanzada, queda con la palabra acordada al honorable señor Aspíllaga, para la próxima sesión, y me permito citar á los honorables señores senadores á sesión secreta de particulares el día de mañana á las 10 a. m.

En seguida S. E. levantó la sesión.
Eran las 7.15 p. m.

Por la redacción.—

Belisario Sánchez Dávila