

des consecutivas, de Lp. 2000 cada anualidad, ha sido apoyado por la Comisión de Obras Públicas, previo el informe del Ministerio de Fomento.

Nunca serán mejor empleados los dineros del Estado, que cuando se empleen en la construcción de caminos, acortando considerablemente las distancias que separan las provincias, acercándolas á la costa: ningún esfuerzo hecho en este sentido será perdido; y es indudable que á medida que se construyan los caminos de penetración que hoy existen, y se prolonguen hasta la montaña, los ricos y abundantes productos que esta región produce, serán fácilmente llevados á la costa, estableciéndose así el intercambio entre las distintas zonas de la República, y con él el progreso nacional.

Por estas consideraciones, y tratándose como se trata, de votar la cantidad propuesta en cuatro presupuestos seguidos, y no en uno sólo, vuestra Comisión Principal de Presupuesto es de opinión que aprobéis el proyecto, materia de este dictamen.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 5 de octubre de 19

J. I. Elguera—M. Teófilo

Coronel Zegarra—Ricardo Salcedo.

J. F. Ward.

El Presidente.—Está en discusión el dictamen de la Comisión Principal de Presupuesto.

—Como ningún Sr. hiciera uso de la palabra, se dió el punto por discutido.

Notando S. E., al procederse á la votación, que no había quórum en la Sala, levantó la sesión.

Eran h. 12.30 p. m.

Por la Redacción:

Manuel M. Salazar

S. sesión de la tarde del jueves 24 de octubre de 1907

Presidencia del H. Sr. Dr. Barrios

Abierta la sesión con asistencia de los HH. SS Ruiz, Alvarez Calderón, Barrera, Capelo, Carrillo, Coronel Zegarra, Ego Aguirre, Elguera, Echecopar, Falconí, Fernández, Ferreyros, Flores, García, Ganoza, Irigoyen, León, Loreda, Lorena, Luna Menéndez, Molina

Moscoso Melgar, Orihuela, Peralta, Prado y Ugarteche, Revoredo, Reinoso, del Río, Ríos, Riva Agüero, Rivera, Rojas, Santa María, Salcedo, Samanez, Seminario, Soiar, Trelles, Valencia, Vidal, Vivanco, Ward M. A., Ward J. F., Matto y Castro Iglesias, secretarios se leyó el acta de la anterior y fué aprobada.

Se dió acta y se tramitó el siguiente despacho:

OFICIO

Del señor Ministro de Fomento, devolviendo con informe el proyecto que autoriza al Ejecutivo para conceder la explotación de la potencia hidráulica del río Quiroz, del departamento de Piura.

A la Comisión Principal de Hacienda.

Del señor Presidente de la H. Cámara de Diputados comunicando:

Que ha sido modificado el proyecto sobre el cobro de impuesto de predios rústicos y urbanos.

Dispensado del trámite de Comisión, á pedido del H. señor del Río á la orden del día.

Se ha resuelto insistir en su primitiva resolución para que la suma destinada á la construcción de un dique en Pachacaya sea consignada en el Presupuesto General.

A sus antecedentes.

Que esa H. Cámara ha sancionado lo resuelto por el Senado:

En la consulta formulada por el Ejecutivo, acerca de la forma en que han de pagarse los sueldos devengados por el Poder Judicial y que debieron ser abonados por las Juntas departamentales.

En el proyecto que vota partidas para premiar á los dueños de caballos de raza fina nacidos y criados en el Perú que estén inscritos en el Stud-Book nacional.

En el que deroga el artículo 30. de la ley No. 299, sobre la erección del obispado de Cajamarca.

En la modificación al proyecto sobre venta de terrenos en La Punta, á sus antecedentes.

DICTAMENES

De la Comisión de Redacción:

En la resolución que concede premio pecuniario á doña Emilia Chávez viuda de Crespo.

En la que concede indulto al reo Santos Goicochea.

En la ley que vota partida para la prolongación y ensanche de la cañería de agua potable de la ciudad de Chachabambas.

De las de Higiene y Auxiliar de Presupuesto, en el proyecto que vota partida para la construcción de un hospital en la ciudad de Ayabaca.

De la Principal de Presupuesto, en las adiciones y los pliegos extraordinarios de Justicia y Fomento.

De la misma, en el pliego extraordinario del ramo de Gobierno y Policía y en el de Fomento.

De las de Gobierno, en mayoría y minoría, y Principal de Presupuesto en mayoría y minoría en el proyecto que aumenta el haber de los comisarios urbanos de Lima.

De las de Obras Públicas y Auxiliar de Presupuesto, en el que vota partidas para obras públicas en la provincia de Ayaviri.

A la orden del día.

Quedó en mesa por estar con firmas incompletas el de la Comisión de Justicia, en el proyecto que concede indulto al reo Juan de Dios Camacho.

PROYECTOS

Del señor del Río, exonerando de derechos de aduana á una imagen del Sagrado Corazón de Jesús, para el servicio del culto de la ciudad de Aija.

Dispensado del trámite de lectura y admitido á debate á la Comisión Auxiliar de Hacienda.

PEDIDOS

El señor Capelo: que en la resolución adoptada ayer por la Cámara sobre el contrato Mc Cune, el móvil de la votación que tuvo lugar fué las declaraciones hechas por el señor Ministro de Fomento en nombre del Gobierno; pero como en la parte resolutive no se tuvo en cuenta este antecedente falta esa parte; de manera q'no es fácil q' la Cámara de Diputados al confirmar la resolución tenga en cuenta esa declaración; y pide que se rectifique el asunto para que se consigne en la resolución estas palabras: "El Congreso por el mérito de las declaraciones hechas por el señor Ministro de Fomento, en nombre del Gobierno, autoriza, etc."

S. E. dice á SSa. que siendo este un asunto de mera redacción, que tiende sólo á completar el pensamiento, cree que bastaría recomendar á la Comisión de Redacción que tenga en cuenta el pedido de SSa., y que éste se haga constar en el acta.

Consultado el pedido del H. señor Capelo, fué aprobado.

El señor Vivanco, que se excusó el celo de la Comisión de Constitución, para que emita dictamen en el proyecto que vota partida para la represa y reparación de las lagunas de Huanta.

S. E. atendió el pedido.

El señor Coronel Zegarra, que hace días pidió se pasara oficio al señor Ministro de Fomento, para que si no había inconveniente dispusiera que en el viaje que debe hacer en las próximas vacaciones el profesor Guarini y sus alumnos, fueran al departamento de Piura á estudiar las aplicaciones de la electricidad; pero que habiéndose cometido el error en el oficio que se envió al señor Ministro, de decirle que el pedido era para que se estudiara las aplicaciones de la electricidad á las bombas que deben surtir de agua á la ciudad de Piura, cuando lo que solicitó fué que estudiaran en Piura las aplicaciones de la electricidad á las bombas para la irrigación, á la luz del alumbrado y todas las demás aplicaciones de la electricidad, con relación al aprovechamiento de la potencia hidráulica del río Quiroz, pide que se oficie al señor Ministro en el sentido indicado.

S. E. atendió el pedido.

El señor del Río, pide que se consulte á la Cámara si se da preferencia en el debate, prescindiendo del dictamen de la Comisión, al proyecto del Gobierno venido en revisión, sobre rebaja de derechos á la manteca.

ORDEN DEL DIA

Construcción de un camino de Huarás á Huari.

El señor Presidente manifestó que constando en el acta que en la sesión de la mañana no hubo quorum para la votación del proyecto que vota partida para un camino de Huaraz á Huari se continúa el debate de éste.

—No habiendo hecho uso de la palabra ningún señor representante se procedió á votar y fué aprobado el dictamen de la Comisión Principal de Presupuesto, favorable al proyecto que dice:

"Artículo 1o.—Vótase en el Presupuesto General de la República Lp. 8000 en cuatro anualidades consecutivas, á razón de Lp. 2000 en cada anualidad para la construcción de un camino de herradura que una las ciudades de Huarás y Hua-

ri, pasando por la quebrada de Kilkahuanca.

Artículo 20.—El ministerio de Fomento queda encargado de la ejecución de la presente ley."

Pliego extraordinario de Fomento en revisión.

El Secretario leyó los siguientes dictámenes:

Comisión Principal de Presupuesto de la H. Cámara de Diputados.

Señor:

Nuestra Comisión ha estudiado el pliego extraordinario del proyecto de Presupuesto correspondiente al ramo de Fomento, presentado por el Poder Ejecutivo para el año de 1908 con un gasto total de Lp. 60.925. 787; y pasa á emitir el dictamen que se le ha pedido.

Casi todas las partidas consignadas en dicho proyecto guardan conformidad con las leyes que existían en la fecha de su presentación y con las que se han expedido en la presente legislatura; pero como hay algunas variaciones en la partidas sustentadas por leyes expedidas últimamente, y otras no deben consignarse por no descansar en ley alguna, vuestra Comisión ha creído conveniente por razón de orden y de método, presentar en sustitución del proyecto del Poder Ejecutivo al nuevo por ella formulado.

Juzga necesario vuestra Comisión haceros notar que ha suprimido del proyecto, materia de este estudio, las partidas siguientes:

La No. 1, por Lp. 36 al año, para un porta pliegos de la secretaría del Ministerio, por no tener ley que la sustente; la número 8, por Lp. 48 al año para un portero para la dirección de Fomento; la número 29 por Lp. 1.000 para la defensa de las inundaciones de la ciudad de Ambo, por haberse retirado por falta de objeto el proyecto presentado sobre el particular; la No. 33 por Lp. 504 para el sostenimiento del Consejo Superior de Aguas, por haberse dispuesto que se aumente con esa suma la partida para extraordinarios del ramo.

Por lo expuesto, vuestra Comisión opina: que desechando el proyecto enviado por el Poder Ejecutivo, aprobéis el que va adjunto á este dictamen cuyo egreso total asciende á Lp. 65.506.355.

Dése cuenta.—Salvo de la Comisión.

Lima, 2 de octubre de 1907.

M. B. Pérez.—P. Emilio Dancuart

A. F. León.—R. E. Bernal

Comisión Principal de Presupuesto
Señor:

La H. Cámara de Diputados, ha desechado el proyecto del Poder Ejecutivo sobre el pliego extraordinario del ramo de Fomento para el ejercicio de 1908, sustituyéndolo con el que se acompaña el expediente.

Vuestra Comisión Principal de Presupuesto ha revisado partida por partida hasta la 45 de que consta el pliego, encontrando que todas ellas están legalmente consideradas.

Sólo advierte que se ha dejado de consignar las siguientes que aparecen rebajadas en la ley de balance del Presupuesto General vigente y que la Comisión estima indispensable en fijarlas en cumplimiento de la citada disposición.

No. 25, para aumentar la partida destinada al sostenimiento de la Escuela de Serisicultura de Lima, Lp. 400.0.00; No. 34 para el camino de Moyobamba á Balza Puerto, Lp. 1.000.0.00; No. 57 para las obras de la canalización de Iquitos, Lp. 1.553.6.70; No. 66 para la construcción de un hospital en Chíncha Lp. 500.0.00; la de Lp. 2.000.0.00 para la Escuela Taller de Ayacucho; la de Lp. 500 para pozos artesianos en Moquegua y la No. 48 de Lp. 2.000.0.00 para el saneamiento de las poblaciones andinas.

También debe considerarse la partida de Lp. 250.0.00 para la provisión de agua potable de la ciudad de Chachapoyas, según ley sancionada últimamente por el Congreso. Deben desecharse las dos adiciones aprobadas en la H. Cámara de Diputados que aparecen del decreto inserto al pié del dictamen aprobado por ella y en las que se consideran Lp. 4.000.0.00 como auxilio para el hospital de Urubamba. La ley No. 476 vota por una sola vez la suma de Lp. 2.000.0.00 con el propósito enunciado de las que se han consignado en el presupuesto vigente Lp. 500.0.00 debiendo sólo votarse para el año próximo las mil quinientas libras restantes que fueron rebajadas en la ley de balance, las mismas que ya están consideradas en la revisión No. 22 del pliego extraordinario venido en revisión.

Por lo expuesto, vuestra Comisión es de sentir:

1o.—Que aprobéis el proyecto del pliego extraordinario del ramo de Fomento venido en revisión de la H. Cámara de Diputados, y que asciende á la suma de £ 65,506.3.55.

2o.—Que lo adicionéis con las partidas consignadas en el cuerpo de este dictamen; y

3o.—Que desechéis las adiciones aprobadas en la H. Cámara de Diputados en el momento del debate, votando Lp. 4,000.0.00, como auxilio para el hospital de Urubamba.

Dése cuenta.—Sala de la Comisión.

ma, 24 de octubre de 1907.

J. I. Elguera.—E. Coronel Zegarra.
M. Teófilo Luna.—Ricardo Salcedo.—J. F. Ward.

El señor Presidente.—Está en discusión el dictamen de la Comisión Principal de Presupuesto de esta H. Cámara.

El señor Reinoso.—Me he enterado, Excmo. señor, de que á consecuencia de la tramitación de una de las leyes expedidas últimamente, no fué posible á la Comisión Principal de Presupuesto, consignar en ese pliego extraordinario, el aumento que se ha hecho en el haber de los oficiales auxiliares de las secciones de beneficencia, de minas y de industrias del Ministerio de Fomento. Como esta ley ha sido ya sancionada en ambas Cámaras, á mérito de la insistencia que fué aprobada por el Congreso y como además, precedió á su expedición el informe favorable del Poder Ejecutivo, creo que es llegada la oportunidad de que se consignent esas pequeñas sumas de cinco libras, para cada uno de esos oficiales auxiliares, en el pliego extraordinario del presupuesto. Creo que podría adicionarse el pliego que está en debate en ese sentido, si los señores de la Comisión Principal de Presupuesto tuvieran á bien aceptar esa modificación.

El señor Elguera.—Habiendo consultado en este momento con algunos señores de la Comisión, puedo decir que todos aceptamos lo que pide el señor Reinoso.

El señor Ruiz.—Excmo. señor: Hace treinta y cinco años que va peregrinando de mesa en mesa, de despacho en despacho, la ley que crea una escuela taller en Ayacucho. En aquella fecha en que se dió la primera ley, hubo necesidad de que el Congreso persistiese en su

justificación, ordenando que, á pesar de las observaciones del Supremo Gobierno, se llevase á cabo el establecimiento de aquella escuela. En la Legislatura del año pasado, después de vencer grandes dificultades, se ordenó que se llevase á cabo, la construcción de la escuela mencionada, votándose la cantidad necesaria que se mandó consignar en el presupuesto. La ley de presupuesto que rige ordenó y dispuso, al hacerse el balance, que esta partida relativa á la escuela taller de Ayacucho tuviese ingreso en el presupuesto de que nos ocupamos hoy para el ejercicio de él.

No hace mucho, Excmo. señor, que la Comisión declaró solemnemente que este gasto era tan legal que no podía hacerse otra cosa que darle nuevo ingreso en el presupuesto.

A pesar de esta vía crucis, Excmo. señor, mi pobre ley todavía está vagando, no ha ingresado aún en el presupuesto; llamo, pues, la atención del Senado y le ruego que haga justicia á ese pobre departamento, que vuelva á dar vida á este cadáver, y así habrá hecho á mi pobre país el mayor de los beneficios que puede hacérsele.

El señor Elguera.—Para tranquilizar al respetable señor Ruiz puedo darse lectura á la parte final del dictamen que propone que se reintegre á la Escuela de Artes y Oficios de Ayacucho la partida que se rebajó.

El señor Coronel Zegarra.—La Comisión de Presupuesto ha tenido especial cuidado de revisar las partidas rebajadas por la ley de balance, y las ha incluido en el respectivo pliego; y entre esas partidas incluidas, está la partida á que se refiere su señoría. Así es que está incluida en el pliego que se está discutiendo.

El señor del Río.—Excmo. señor: En la numeración de partidas á que se acaba de darse lectura, en las que debe de estar consignadas las partidas rebajadas en la ley de balance, hay algunas partidas que no las he oído leer: tales son: (leyó:)

El señor Elguera.—Allí están esas partidas á que se refiere el H. señor del Río.

El señor del Río.—Deseo que uno de los miembros de la Comisión

Presupuesto me indique si las partidas 24 y 25 que fueron rebajadas están consignadas. Esas partidas se refieren al alquiler de local para las prefecturas de Huaraz é Ica.

El señor Elguera.—Allí están consignadas esas partidas.

—Cerrado el debate, se procedió á votar y fué aprobado el dictamen de la Comisión Auxiliar de Presupuesto, con la adición propuesta por el H. señor Reinoso para que se consigne la suma de cinco libras mensuales para cada uno de los oficiales auxiliares de las secciones de beneficencia, industria y minas.

Pliego extraordinario de Gobierno

El señor Secretario leyó los documentos que siguen:

Lima, 23 de octubre de 1907.

Excmo. señor Presidente de la II. Cámara de Senadores.

Para su revisión por el H. Senado, me es honroso enviar á V. E., en copia, el dictamen de la Comisión Principal de Presupuesto y el pliego extraordinario del Presupuesto General de la República, correspondiente á los ramos de Gobierno y Policía, que han sido aprobados por la H. Cámara de Diputados, en sustitución á los adjuntos pliegos originales que también adjunto, y que fueron enviados por el Poder Ejecutivo.

Dios guarde á V. E.

Juan Pardo.

Comisión Principal de Presupuesto de la H. Cámara de Diputados.

Señor:

Vuestra Comisión ha estudiado el pliego extraordinario del Presupuesto General de la República, concerniente al ramo de Gobierno, remitido por el Poder Ejecutivo para el próximo año, con un egreso total de Lp. 83.337.971 y pasa á emitir el dictamen que le respecta.

Casi todas las partidas que figuran en dicho pliego, no descansaban en ley alguna en la fecha de su presentación; pero como en el curso de la presente Legislatura se han sancionado las leyes exigidas por la reglamentación de la materia, modificando sustancialmente muchas de esas partidas; ha creído prudente vuestra Comisión, como medida de claridad, sustituir totalmente dicho pliego por el que acompaña que a-

roja un total egreso de Lp. 89.925.679.

Por lo expuesto, vuestra Comisión os pide que desechando el pliego remitido por el Poder Ejecutivo, aprobéis el que os presenta junto con el presente dictamen.

Dése cuenta.—Sala de la Comisión.

Lima, 22 de octubre de 1907.

M. B. Pérez.—**P. Emilio Dacuart.**—**A. F. León.**—**R. E. Bernal**
Comisión Principal de Presupuesto
Señor

Vuestra Comisión ha examinado con toda escrupulosidad el pliego extraordinario del ramo de Gobierno y Policía, venido en revisión de la H. Cámara de Diputados con un egreso total de Lp. 89.925.679 y que ha sido aprobado en sustitución al presentado por el Poder Ejecutivo.

De ese examen resulta que todas las partidas de que consta están debidamente consideradas. Sólo tiene que manifestar que se ha omitido la consignación de la partida No. 354 de la ley de balance cuyo importe es de Lp. 1.200.000 destinadas al pago de la primera anualidad del adelanto para la compra de la casa para el ensanche de la de Correos y Telégrafos y que debe ser incluida. También hace presente que no se ha fijado la de Lp. 5.000.000 para la construcción del nuevo Palacio de Gobierno rebajada en la misma ley del balance, dejando al criterio de la H. Cámara el resolver si debe ó no considerarse.

Por lo expuesto vuestra Comisión es de sentir:

1o.—Que aprobéis el pliego extraordinario de Gobierno y Policía, que ha venido en revisión.

2o.—Que dispongáis de adición dicho pliego con la partida de mil doscientas libras para el pago de la primera anualidad para la compra de la casa destinada al ensanche de la de Correos y Telégrafos; y

3o.—Que el H. Senado se pronuncie sobre si debe ó no incluirse la de Lp. 5.000.000 para el nuevo Palacio de Gobierno.

Dése cuenta.—Sala de la Comisión.

Lima, 24 de octubre de 1907.

J. I. Elguera.—**M. Teófilo Luna.**
—**Enrique Coronel Zagarra.**—**Ricardo Salcedo.**—**J. F. Ward.**

El señor **Presidente**.—Está en discusión el dictamen de la Comisión Principal de Presupuesto de esta Cámara.

El señor **Elguera**.—Excmo. señor: La Comisión Principal de Presupuesto al dictaminar en este asunto encontró que esta última partida se rebajó en el balance, y dudaba si debería consignarla ó no porque no había ley que la sustentase. Por eso dejaba á la consideración de la Cámara el resolver si se mantiene esa partida ó no, ó si se aplaza para mejor oportunidad.

El señor **Coronel Zegarra**.—Excmo. señor: La Comisión ha tenido otra razón y es que el Gobierno no da señales de principiar la obra de la construcción del Palacio. Esa partida fué incluida en el Presupuesto de 1906, y entonces se rebajó por la ley de balance; pero de la cantidad que se puso en el presupuesto, según la cuenta general de la República, sólo se han gastado 700 y pico de libras para pagar los planos presentados y que ya están aprobados. Y como la Comisión no ha visto ni indicios de que la obra se haya comenzado, por eso dice que la Cámara debe resolver el punto.

El señor **del Río**.—Yo creo que esa partida debe consignarse conforme al artículo 30. de la ley de balance, pues fué una de las rebajadas al balancear el presupuesto. Debemos cumplir íntegramente ese artículo 30., y así ahorraremos mucho tiempo pues no habrá lugar á que se hagan pedidos aislados para consignar partidas.

El señor **Figuera**.—Las partidas que han venido para la construcción del Palacio de Gobierno no tienen ley que las sustente, y por eso la Comisión se ha limitado á consignarlas en cumplimiento de la ley de balance con cargo de que la Cámara resuelva lo conveniente.

El señor **Presidente**.—Si en cumplimiento de la ley del balance, la Comisión opina porque se mantenga esa partida, someteré al voto de la Cámara esa opinión de la Comisión.

—Dado el punto por discutido, se procedió á votar y fueron aprobadas las conclusiones del dictamen, resolviendo que se incluyese la partida para la obra del nuevo Palacio de Gobierno.

Adiciones a los pliegos extraordinarios de Justicia y Fomento

El señor **Secretario** leyó el oficio y el dictamen que siguen:

H. Cámara de Diputados.

Lima, 22 de octubre de 1907.

Excmo. señor Presidente de la H. Cámara de Senadores,

La H. Cámara de Diputados en sesión de la fecha, ha adicionado los pliegos extraordinarios del Presupuesto General de la República pendientes de la revisión del H. Senado con las siguientes partidas:

El de Fomento con la partida de Lp. 500 para la apertura de pozos artesianos en el valle de Moquegua, que fué rebajada por la ley de balance expedida el año próximo pasado y el de Justicia con la de Lp. 48 para abonar el haber del escribano del crimen de la provincia de Pisco y la partida destinada al abono de los haberes del juez de primera instancia de la provincia de Yungay, conforme lo dispone la ley No. 308.

Me complace comunicarlo a V. E., para conocimiento del H. Senado y fines consiguientes.

Dios guarde á V. E.

M. Manzanilla

Comisión Principal de Presupuesto de la H. Cámara de Senadores.

Señor:

La H. Cámara de Diputados ha adicionado los pliegos extraordinarios de Presupuesto General de la República, venidos para la revisión del Senado, con las siguientes partidas:

El pliego de Fomento, con la de Lp. 500 para la apertura de pozos artesianos en Moquegua.

El de Justicia, con la de Lp. 48 para abonar el haber del escribano del crimen de la provincia de Pisco y la destinada al abono de los haberes del juez de primera instancia de Yungay, conforme á la ley No. 308.

Vuestra Comisión no haya inconveniente en que se adicione el pliego de Justicia con las dos partidas enunciadas anteriormente, no así el de Fomento con la de Lp. 500 para la apertura de pozos artesianos en Moquegua, por haberse salvado esta omisión en el pliego extraordinario referido, al expedir el dictamen correspondiente.

Dése cuenta.—Sala de la Comisión

Lima, 23 de octubre de 1907.

J. I. Elguera.—E. Coronel Zegarra.—M. Teófilo Luna.—Ricardo Salgado.—J. F. Ward

—Se puso en debate el anterior dictamen, y sin que ningún señor hiciera uso de la palabra, se procedió á votar y fué aprobado.

Construcción de un ferrocarril de Huancayo á Ayacucho.

—El señor Vidalón, Ministro de Fomento, tomó asiento en la sala.

El señor Secretario leyó los documentos que siguen:

Ferrocarril de Huancayo á Ayacucho

Cámara de Diputados

Lima, 14 de setiembre de 1907.

Excmo. señor Presidente de la honorable Cámara de Senadores.
Núm. 107.

En copia, me es honorarse á V. E. para su revisión por el H. Senado, el proyecto de ley enviado por el Poder Ejecutivo, en el que se le autoriza á construir un ferrocarril de Huancayo á Ayacucho, invirtiendo en la obra los productos de la renta de tabacos de que el Gobierno pueda disponer, dentro del cumplimiento de las leyes de 30 de marzo de 1904 y su ampliatoria de 23 de octubre de 1905; el cual ha sido aprobado por la honorable Cámara de Diputados, en conformidad con los adjuntos dictámenes de las Comisiones de Obras Públicas y Auxiliar de Hacienda.

El oficio de remisión del proyecto á que me refiero anteriormente y el cuadro formulado por la Comisión Auxiliar de Hacienda, los pongo también á disposición de V. E.

Dios guarde á V. E.

Juan Pardo

Ministerio de Fomento

Lima, 2 de agosto de 1907.

HH. SS. Secretarios de la H. Cámara de Diputados.

Con acuerdo de S. E. el Presidente de la República tengo la honra de someter á la consideración de esa H. Cámara el adjunto proyecto de ley relativo á la construcción del ferrocarril de Ayacucho.

El contrato celebrado con don Alfredo Me Cune para la construcción del ferrocarril al Ucayali y el arre-

glo de las cuestiones pendientes con la Peruvian Corporation, en virtud del cual ésta toma á su cargo la construcción de las líneas del Cuzco, Huancayo y Chilite, permitirán que el Estado disponga en 1908 de la totalidad de la renta del tabaco, y, á partir de ese año, de la suma que quedará disponible, después de separar lo necesario para hacer el servicio de los bonos que se vayan emitiendo á medida que el concesionario señor Me Cune, vaya entregando secciones concluidas.

A juicio del Poder Ejecutivo estos recursos deben invertirse en la construcción del ferrocarril de Huancayo á Ayacucho, tanto por que así se continúa la ejecución del pensamiento de la ley de marzo de 1904 aproximando la unión del centro con el sur de la República, cuanto por la necesidad inaplazable de construir ese ferrocarril para poner en explotación la enorme riqueza mineral y agrícola de los departamentos de Huancavelica y Ayacucho y también del de Apurímac, que aprovechará considerablemente de la aproximación de esa vía férrea.

El reconocimiento llevado á cabo por el ingeniero señor Weber, ha demostrado la practicabilidad de la obra dentro del desarrollo de 300 kls, y con un trazo en el cual se reducen las dificultades de la región y á la vez se aproxima la línea á zonas más mineralizadas.

No se tiene todavía un presupuesto exacto del costo de esta obra, pero todo hace creer, dentro de los recursos indicados en este oficio, habrá lo suficiente para llevarla á término, y, en todo caso, cuenta el Estado con una reserva de 550 mil libras, en bonos del empréstito de tres millones de libras deducidas las sumas afectas al contrato del ferrocarril al Ucayali y su ramal á la costa.

Juzga el Poder Ejecutivo que aquella reserva no debe tocarse, á fin de asegurar la línea á Ayacucho, y sino es necesario emplear la totalidad de aquella suma en esta línea, servirá de base á los recursos de que dispondrá el Estado y que le permitirán prolongar el ferrocarril más al sur.

El deseo del Gobierno es principiar en el día estos trabajos con el propósito de que al llegar el año próximo la línea férrea de Huancayo esté lista á recibir la superestructura la primera sección de la nueva vía. Por esto me permito rogar á la ho-

honorable Cámara conceda preferencia en sus debates á la discusión de este proyecto

Dios guarde á U.S. M.H.

Rubricado al márgen por S. E. el Presidente de la República.

Delfin Vidallon

Es copia.

Lima, 14 de setiembre de 1907
Sosa

Ministerio de Fomento.

El Congreso.

Ha dado la ley siguiente:

Artículo único.—Autorízase al Poder Ejecutivo para construir el ferrocarril de Huancayo á Ayacucho, invirtiendo en la obra los productos de las rentas de tabacos de que el Gobierno puede disponer, dentro del cumplimiento de las leyes de 30 de marzo de 1904 y su ampliación de 23 de octubre de 1905.

Dada, etc.

Lima, 2 de agosto de 1907.

Rúbrica de S. E. el Presidente de la República.

Delfin Vidallon

Comisión Auxiliar de Hacienda de la honorable Cámara de Diputados

Señor:

El Poder Ejecutivo propone á la Representación Nacional la construcción de un ferrocarril que, partiendo de Huancayo, á donde llegará el que construye conforme á su último contrato, la Peruvian Corporation, avance hasta la ciudad de Ayacucho atravesando el departamento de Huancavelica. Para el efecto ha mandado estudiar esa región y acompaña los planos, itinerarios y alturas de tres distintas vías, que permiten apreciar el desarrollo de esta obra, cuya mayor extensión sería de 300 kilómetros.

Vuestra Comisión considera innecesario manifestar la importancia de este ferrocarril, bastándole, reproducir, al respecto, el ilustrado dictamen de la Comisión de Obras Públicas.

Unese al mérito de este proyecto, el del sistema que se adopta para reunir los fondos que requiere su construcción; los cuales, sin nuevo gravámen para el Fisco, se obtendrán de la misma renta del tabaco, aplicada á otros ferrocarriles por la ley de 30 de marzo de 1904 la que

ha de quedar disponible en su totalidad durante el año concedido para estudios y trazos del ferrocarril al Ucayali, y en parte, durante los años subsiguientes, con relación al estado de los trabajos en aquella línea.

Ya que por los arreglos con la Peruvian Corporation, el Estado puede desatender y dar por hechos los otros ferrocarriles, comprendidos en la ley de 1904 aplicando á la línea del oriente la totalidad de la renta del tabaco, en los términos del contrato de 12 de abril último, nada más conforme al espíritu y objeto de dicha ley, que aprovechar lo que queda disponible después de asegurar el servicio de los bonos á que se refieren las cláusulas 5a., 29., 30., 31., y 32., de dicho contrato, para prolongar el ferrocarril de Huancayo hasta Ayacucho, atravesando una de las zonas más ricas del territorio nacional.

Según el cuadro demostrativo que vuestra Comisión acompaña la renta del tabaco aplicada al servicio de los bonos que se emitan para el ferrocarril del oriente, dejará disponible: En 1908, la totalidad á

sea	Lp. 200.000
En 1909	155.000
En 1910	130.000
En 1911	95.000
En 1912	60.000

Total Lp. 650.000

A esta suma puede agregarse la reserva de Lp. 525.000 de los bonos del empréstito de 3 millones, deducidas las sumas afectas á los ferrocarriles al oriente y su ramal á la costa.

Aunque no se ha hecho aún el presupuesto detallado de la línea de Huancayo á Ayacucho, el Gobierno cree que estos recursos bastan para llevarla á término.

En virtud de lo expuesto, vuestra Comisión Auxiliar de Hacienda es de sentir que aprobéis el proyecto del Poder Ejecutivo á que se refiere este dictamen.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 9 de octubre de 1907.

P. Emilio Dancuart—Roberto E.

Leguía.—Benjamín de La Torre—Vicente Maúrtua.—Eduardo Reusche.

Comisión de Obras Públicas de la H. diente media impensada de 1. 56 por ciento.

Cámara de Diputados.

Señor:

El proyecto de ley presentado por el Poder Ejecutivo para la prolongación del ferrocarril de Huancayo á Ayacucho, significa una obra de aliento y de verdadero interés nacional.

Los departamentos de Huancavelica y Ayacucho, que hoy tienen limitadas sus fuentes de riqueza y paralizada, en consecuencia su prosperidad, encontrarán facilidades para el desarrollo de sus industrias ganadera y agrícola mediante el cómodo y rápido transporte que el ferrocarril les ofrece, para los mercados de consumo interior y exterior.

La minería de tantas expectativas en el departamento de Huancavelica, tendrá campo de acción para exportar sus productos en grande escala, lo que hoy es imposible de realizar con acémilas desde tan apartadas regiones.

Los estudios encargados por el Gobierno al ingeniero señor Weber, que la Comisión ha creído su deber revisar, después de recorrer 4 rutas, aseguran la posibilidad de construir un ferrocarril de doscientos sesenta kilómetros de Huancayo á Ayacucho siguiendo sesenta y tres kilómetros por la margen del Mantaro, pasando por Izcuchaca, ascendiendo luego por el río de Huancavelica hasta el Alto Pongo, para descender después por los ríos Huayamay y Urubamba, pasar á la quebrada del río Cachi y continuar por el Pongora hasta Ayacucho.

La pendiente máxima que hay que vencer al atravesar el Alto Pongo, es de tres por ciento, siendo la gra-

La constitución geológica de los terrenos que deeb atravesar el ferrocarril, los elementos de vida que ha de proporcionarle la zona poblada que recorra y la abundancia de brazos en aquellos departamentos, permiten suponer que la obra se ha de llevar á cabo en condiciones económicas y dentro de las sumas provenientes del impuesto al tabaco durante los años de 1908 y siguientes con el sobrante que ha de quedar después de hecho el servicio de los bonos que deben emitirse para el proyectado ferrocarril al Ucayali.

Cabe aún la posibilidad de asegurar la ejecución de los trabajos si fuera necesario, emitiendo hasta 550 mil libras peruanas en bonos aplicables al empréstito de tres millones de libras autorizado por el Congreso, una vez hecho el pago correspondiente al ferrocarril al Ucayali y su cumplimiento á la costa.

Siendo, pues, la obra de necesidad y utilidad pública comprobada y existiendo recursos para llevarla á cabo dentro de los medios de que actualmente dispone el Estado, la Comisión de Obras Públicas es de sentir que prestéis vuestra aprobación al proyecto de ley, materia de este dictamen.

Dése cuenta.—Sala de la Comisión.

Lima, 16 de agosto de 1907.

F. Málaga Santolalla.—J. de D. Salazar y O.—Salvador G. del Solar —A. Bar.

CALCULO de los fondos disponibles de la renta de tabacos conforme al contrato celebrado con Alfredo Mc Cune, para la construcción del ferrocarril del Uca-
yali, hecho sobre un trabajo máximo de 50 kilómetros al semestre y una dis-
tancia total de 400 kilómetros hasta el Pachitea.—Lp. 2 000,000 para 400 ki-
lómetros.—Lp. 5,000 el kilómetro, á 7 por ciento del interés anual. (6 por
ciento de interés y 1 por ciento de amortización).

Año	Trabajo	Kmts.	Importe del servicio	Importe total en el año	Fondos dis- ponibles
1908	Principian las obras en agosto de este año y sólo en diciembre po- drán entregar á lo más 50 kilóme- tros. Queda, pues, totalmente li- bre el producto del año				Lp. 200000
1909	2o. semestre del año 1908	50	17500		
	Primer semestre 1911	50	17500	35000	165000
1910	Importe del servicio del año ante- rior	100	35000		
	2o. semestre 1909	50	17500		
	1er. semestre 1910	50	17500	70000	130000
1911	Importe del servicio del año ante- rior	200	70000		
	2o. semestre de 1910	50	17500		
	1er. semestre 1911	50	17500	105000	95000
1912	Suma anterior	300	150000		
	2o. semestre 1911	50	17500		
		50	17500	140000	60000
	Total disponible				Lp. 650000

Es copia.—Lima, 14 de setiembre de 1907.

Sosa.

Comisión Principal de Hacienda.

Señor:

Las leyes de 30 de marzo de 1904 y su ampliación de 23 de octubre de 1905, autorizaron al Gobierno á construir las siguientes líneas férreas:

De la Oroya á Jauja y Huancayo.

De Sicuani al Cuzco.

De la sección comprendida entre la Oroya y Cerro de Pasco á un punto navegable á vapor en toda época del año en el río Ucayali, ó en uno de sus afluentes.

De Ilo á Moquegua.

Las que debe terminar en Huancayo y Cuzco así como la de Yonán hasta Chilte, serán construidas por la Peruvian Corporation según el contrato con ella celebrado el 20 de junio del presente año.

La de Ilo á Moquegua y la sección de Chilte á la Magdalena lo serán con los fondos que el Gobierno debe recibir conforme al mismo contrato con la Peruvian Corporation, en reembolso de las sumas gastadas por el Fisco en las secciones de la Oroya á Huari y de Sicuani á Checacupe.

De esta manera el fondo de ferrocarriles constituido por el producto del impuesto al tabaco, está hoy gravado únicamente por las subvenciones acordadas á las líneas al Ucayali y á la costa contratadas en 11 de abril último con don Alfredo Mac Cune. Calculado el rendimiento de aquel impuesto en sólo doscientas mil libras anuales durante el cuatrenio de 1908 á 1912 y deducidas las cantidades que habrán de emplearse en el servicio de los dos millones de libras que, parcialmente y á medida que se construyan las secciones de la línea al Oriente debe entregar el Gobierno para subvencionarla, quedará disponible una suma que pueda estimarse en seiscientos cincuenta mil libras á parte de quinientas veinticinco mil en bonos de tres millones de libras que el Gobierno está autorizado á emitir; pues la subvención de la línea á la costa pactada en el contrato Mac Cune no absorberá más de cuatrocientas setenta y cinco mil libras en bonos.

Se hace, pues, necesario determinar el empleo que haya de darse á las expresadas sumas disponibles; y con este propósito, el Poder Ejecutivo ha presentado á las Cámaras un proyecto de ley á fin de que se le autorice á invertir las en la construc-

ción del ferrocarril de Huancayo á Ayacucho.

Asegurada ya la construcción del ferrocarril al Ucayali, el de Huancayo á Ayacucho, como la sección del que prolongado hacia el sur ha de llevarse hasta el Cuzco, es el que hoy debe reconocerse como el de más trascendencia para el progreso del país: él facilitará la explotación minera y agrícola de una extensa porción del territorio nacional, dará vida á numerosas poblaciones que se sostienen luchando contra los inconvenientes del aislamiento y resolviendo así problemas económicos de la mayor importancia aseguraría al mismo tiempo el resguardo de nuestra frontera meridional acercándola á la capital de la República.

El primer paso para la realización de esta obra importantísima tiene que ser la construcción de la línea de Huancayo á Ayacucho; ella se ofrece pues, como la mejor inversión que puede darse á los recursos disponibles provenientes de la renta del tabaco y en esta virtud, vuestra Comisión Principal de Hacienda adhiriéndose á la opinión favorable al proyecto del Gobierno remitido por la Comisión de Obras Públicas en el dictamen que antecede, reproduce sus conclusiones.

Dése, etc.

Lima, 15 de octubre de 1907.

Felipe Barreda y Osma.—M. Adrián Ward,—Ricardo Salcedo.

Comisión de Obras Públicas (en minoría).

Vuestra Comisión de Obras Públicas, en minoría, siente no poder apoyar el proyecto del Ejecutivo que aplica á la construcción del ferrocarril de Huancayo á Ayacucho los fondos con que podrían servirse, aplicando á los intereses y amortización del capital, las rentas que pueden sobrar de los impuestos que se afectan al empréstito y otros.

Vuestra Comisión no cree que esas renta se hallan disponibles efectivamente y piensa que disponer de ellas implica crear nuevos impuestos para reemplazarlas; cosa que no estaría justificada en las circunstancias actuales del país, ni por el objeto á que se las destina pues no cree vuestra Comisión en minoría, que el ferrocarril de Ayacucho sea necesidad tan premiosa que justifique su ejecución inmediata y

por el Fisco, creando rentas especiales para ese objeto.

Esa clase de obras deben fomentarse por el Estado; pero no deben ser ejecutadas directamente á sus expensas. Nadie, hoy, podría justificar tal proceder. Como parte del ferrocarril al Cuzco, resulta porción tan pequeña que para aquel fin no sería sino un paso insignificante; y si lo que se persigue es abrir para Ayacucho la comunicación con la costa, no es esa línea sino la de Ayacucho á Ica, la que realizaría tal propósito; y esta obra, es menos costosa y más factible que la de Ayacucho á Huancayo.

Cree, pues, vuestra Comisión en minoría, que debe reservarse el proyecto para otra oportunidad y esperar que la idea del ferrocarril Pan Americano, traiga al país los capitales que necesariamente han de venir para ese propósito; reservando, entre tanto, los pocos dineros fiscales de que es posible disponer, para atender servicios públicos muy deficientes, como lo son los de justicia civil criminal, caminos corrientes y escuelas elementales.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima 14 de octubre de 1907.

J. Capelo.

Comisión de Obras Públicas.

Señor:

Si el H. Senado sanciona el proyecto de resolución legislativa que la Comisión ha propuesto en su dictamen, sobre el contrato, conforme al cual se construirá el ferrocarril al Ucayali, y por otra parte, los ferrocarriles al Cuzco, Huancayo y Chilite, se llevan á efecto, por la Peruvian Corporation, según el arreglo sobre las cuestiones pendientes quedan efectivamente disponibles los recursos que la resolución legislativa aprobada por la honorable Cámara de Diputados destina á la construcción del ferrocarril de Huancayo á Ayacucho, y es incontestable, que así conviene aplicar esos recursos, siguiendo el pensamiento de unir el sur y la costa para resolver problemas de desarrollo minero y agrícola, de administración pública y de unidad nacional, como lo expresa el Presidente de la República en su último Mensaje al Congreso.

En consecuencia, vuestra Comisión nada tiene que objetar ni agregar á los fundamentos de la resolución

de la honorable Cámara de Diputados; pero, á fin de que su texto se deduzca debidamente de sus antecedentes, vuestra Comisión propone que el H. Senado la apruebe bajo la redacción siguiente:

Artículo único.—Autorízase al Poder Ejecutivo para construir el ferrocarril de Huancayo á Ayacucho con los recursos necesarios de los que deja disponibles la construcción del ferrocarril al Ucayali, conforme al contrato con don Alfredo Mac Cune y la construcción de los ferrocarriles del Cuzco, Huancayo y Chilite, conforme al arreglo con la Peruvian Corporation.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, octubre 7 de 1907.

Germán Eckecopar —J. Matías León.

El señor Presidente.—La Comisión de Obras Públicas en mayoría propone en sustitución al proyecto aprobado en la legisladora otro que no está conforme con él y por consiguiente, pongo en debate el proyecto venido en revisión.

El señor Capelo.—Excmo. señor, felizmente se trata ahora de un asunto que no tiene ninguna gravedad, es simplemente la aplicación más ó menos acertada de una suma de dinero; se piensa tener á disposición, de manera que creo que podemos proceder en este asunto, con mucha calma, con mucha serenidad y talvez el Gobierno mismo no tenga preocupación tomada de antemano al respecto. Quizá podamos entendernos sin mucho esfuerzo.

Desde luego esa suma de dinero de que piensa disponerse no es tan efectiva; se trata sólo de números, porque si esa suma existiera, estaría en la Caja Fiscal y no lo está. Así, pues, que no es cierto aquello de que ha sobrado una suma de dinero; en una distribución que se hizo de los diferentes productos de las contribuciones, empréstitos y demás resultó que debía aplicarse tanto en esa distribución y no se empleó tanto más sino tanto menos y esa diferencia es lo que se dice que son fondos sobrantes, cuando no lo son; puesto que el Gobierno ha dispuesto de ellos y si lo ha hecho es indudablemente porque necesita de ellos.

Pues, bien, así como ocurrió ayer ocurre hoy y ocurrirá mañana; de

donde resulta que al disponer hoy de esos fondos será necesario crear otros para sustituirlos; de modo que en el fondo se va á crear una contribución para adquirir la suma de recursos necesarios para llevar el ferrocarril de Huancayo á Ayacucho: se dirá que esa contribución se crea para otras cosas; pero se crea para ese ferrocarril que en lugar de aplicarle esos fondos se continuará disponiendo de todos los recursos y para cubrir el déficit que deja estos recursos habrá necesidad de crear otros nuevos.

A mi manera de ver, en el hecho no hay sino la aplicación de fondos nominales para construir un ferrocarril de poca importancia relativa.

Yo me contentaría con dejar esos sobrantes para atender á esos ahogos, muy serios que viene atravesando la Caja Fiscal de pocos años á esta parte, y que han ido hasta originar una deuda flotante de cuatro millones. A mi juicio sería mejor ir matando esa deuda flotante hasta ir nivelando la condición económica del país, y no seguir creando necesidades y obligaciones que nos van haciendo llevar una vida fiscal desesperada. No quiero insistir más sobre este punto, me basta mencionarlo y admitamos que existan esos fondos.

Se trata de aplicar los fondos para la construcción del ferrocarril de Huancayo á Ayacucho. Es decir que de todos los ferrocarriles de posible construcción en el Perú, ese ferrocarril es el más importante para su población.

Yo hubiera deseado oír al señor ministro á este respecto ó á la Comisión de Obras Públicas en mayoría ó á las otras comisiones que han dictaminado á este respecto.

¿Qué motivos han hecho del ferrocarril de Huancayo á Ayacucho la obra más importante en los momentos actuales del Perú? Nada hay más interesante en este asunto que la opinión del mismo departamento de Ayacucho, que cabalmente es el más interesado en que se haga ese ferrocarril.

Tengo aquí el periódico "El Orden" de esa localidad, donde trata editorialmente el punto y muy lejos de considerarlo como urgente, se le combate. Yo me voy á permitir leer uno que otro párrafo de este editorial. (Leyó.)

Me parece inútil leer más párrafos: basta lo que he leído y ya se

ve que desde el mismo Ayacucho, se combate la construcción de este ferrocarril y se indica más bien como más conveniente la ruta de Ica.

Desde luego la distancia es la misma, 300 kilómetros; en realidad, el terreno es muy distinto y puede decirse que las dificultades de construcción en el terreno de Ayacucho á Ica es la mitad menos que la de Ayacucho á Huancayo. De Ayacucho á Ica el terreno es poco accidentado, casi todo es pampa llana; algo más, son pampas inatravesables, no tienen habitantes ni pueblos ni nada, hay unas cuantas barracas que sirven como para atravesar eso como los desiertos de Sahara en el Africa, por consiguiente, es muy urgente romper ese vacío de 60 leguas y establecer una línea de vida y qué mejor que un ferrocarril.

Ese ferrocarril tendrá estas ventajas: hablemos como ayacuehanos, felizmente Ayacucho tiene aquí sus representantes que sabrán impugnar mis razones. Un ayacuehano produce un artículo de exportación, ¿por qué camino le conviene exportarlo? ¿Por Huancayo para traerlo por el ferrocarril de la Oroya y embarcarlo por el Callao ó por Ica? Es evidente que la línea de Huancayo es más cómoda para los paseantes, porque es mejor ir en ferrocarril que á caballo; pero, para el comercio es preferible la ruta de Pisco.

Además, hay otras consideraciones. En este paralelo, el Cuzco y Ayacucho están casi en el mismo paralelo, por manera que la línea de Ica á Ayacucho será una línea Ica-Cuzco. Si el propósito del Gobierno después de haber llegado á Ayacucho es ir después al Cuzco, lo mismo le da que el Cuzco esté unido á Huancayo que á Ica, siempre está unido con la costa, de manera que la ligación sería de Pisco á Ayacucho al Cuzco y á Mollendo; pero mientras no se realice esa obra se pasarán 50 años y mientras tanto Ayacucho habrá tomado una vida colosal, porque habrá encontrado su salida á la costa que es la vida de los pueblos, y no sólo Ayacucho sino Huancavelica y todas las provincias lejanas que están más cerca de Ayacucho que del Cuzco; de modo que yo creo que con cargo á las rectificaciones que los representantes puedan dar si es llegada

el momento de que el Perú pueda hacer un ferrocarril para Ayacucho, Ayacucho se lo agradecerá más que lo una con Ica que con Huancayo.

Indudablemente que el Gobierno tiene algún motivo para preferir la línea de Huancayo; pero yo creo que ese motivo no tiene tanta fuerza como la que yo aduzco en favor de la línea por Ica. Ese motivo es que el Gobierno persigue la idea del ferrocarril continental ó continuando á través del interior de todo el Perú. Lo que persigue es una línea paralela á la costa que atravesase el Perú por el interior. Yo creo que desde luego, ese propósito es muy bueno y yo lo aplaudo; pero creo que no están bien sumadas y restadas las cantidades que deben jugar en la resolución de este problema: porque tiene dos partes, la primera, de Huancayo á Ayacucho y la segunda de Ayacucho al Cuzco; la línea de Huancayo á Ayacucho es como uno, la de Ayacucho al Cuzco es como cinco. Esta es la condición, de manera que aquí de lo que se trata, es de algo parecido al caso siguiente: un individuo desea tener una casa que valga veinte mil soles, el terreno le cuesta dos mil soles, que es toda su fortuna, y en lugar de comprarse un ranchito por dos mil soles y tener en que vivir, compra el terreno por los dos mil soles, sin tener los 18.000 restantes para construir la casa, y se queda á merced del aguacero y del sol. Este es el caso. El Gobierno, haciendo el último sacrificio, hace la línea de Huancayo á Ayacucho, en lugar de hacerla de Ica á Ayacucho, de manera que sacrifica su último dinero y se queda en la imposibilidad, durante medio siglo, de hacer la segunda parte: es decir, la línea de Ayacucho al Cuzco. Yo al decir imposibilidad durante medio siglo, es fundándome en los mismos medios de contribución directa en que se funda el Gobierno, no teniendo en cuenta los capitales extranjeros que pudieran venir. Si el Gobierno por este medio de aplicar á la construcción de ferrocarriles las rentas fiscales, ha empleado ya cuatro millones y las sigue aplicando cada día con mayor celo, puesto que ha de ir cada día tomando mayor firmeza en sus propósitos, indudablemente irá cubriendo el país de ferrocarriles; pero en este sentido, empleando estos recursos

directos, pasará medio siglo para que el Gobierno pueda llevar el ferrocarril hasta el Cuzco. Luego, pues, no debemos pensar en eso: no es por ese medio que el ferrocarril llegará al Cuzco, es por otro medio, por el único medio que los países modernos hacen sus grandes obras, por medio del crédito; una vez que los capitales entran de lleno á la explotación de las riquezas del país, como tienen que entrar, así como han entrado en otras partes del mundo; vendrán, pues, los capitalistas extranjeros para la construcción de ferrocarriles en el Perú, y desde luego, la idea del ferrocarril pan-americano, que tiene muchas raíces en Norte América y que puede mantenerse y llevarse á la práctica, vendrá también. A los norteamericanos les sería muy fácil, de una plumada, hacer el ferrocarril á Ayacucho; pero en esa misma plumada, con sólo un rasgo, podrían llevarlo hasta el Cuzco. De manera pues que el día que el Perú por la atracción que ejerza su riqueza y su fama haga llegar los capitales de Europa y Norte América, sea por la necesidad de Norte América, cada día más evidente de abrirse mercados, y por consiguiente, de establecer el ferrocarril pan-americano en toda la América del Sur, el día que llegue el momento de realizar ese propósito, día que no está lejano, entonces le será fácil al Gobierno del Perú, por un simple decreto realizar el ferrocarril de Huancayo al Cuzco, como realizará el del Cerro de Pasco á Cajamarca y el de Cajamarca á Eten y se realizará el ferrocarril pan-americano, haciéndose de un modo simultáneo, porque doscientos ó trescientos millones de soles para los americanos no son nada: será obra de cuatro ó cinco años, una vez que se decida ese gran pueblo á realizar la obra del ferrocarril pan-americano. Y á nosotros se nos podrá decir: no por mucho madrugar se amanece más temprano; estamos haciendo esfuerzos con real y medio para hacer progresar un ferrocarril que los americanos de un solo golpe lo impulsarían á lo largo de todo el Perú. No es menester censurar los propósitos del Gobierno, su ideal es bueno, pero están mal hechas las sumas y las restas; ese mismo dinero que va á aplicarse á este ferrocarril debe aplicarse en un ferrocarril de Ica á Ayacucho, que es el llamado

verdaderamente á favorecer el desarrollo comercial de Ayacucho; en este ferrocarril habría empleado muy bien el dinero y se habría hecho acreedor á las bendiciones de Ayacucho. Estas son mis convicciones. Excmo. señor, y por eso he suscrito el dictamen de minoría y creo que el asunto no tiene ninguna causa racional que desvíe el criterio y tal vez es posible lleguemos á alcanzar una solución conveniente.

El señor Solar.—Excmo. señor. El H. señor Capelo comenzó su interesante discurso diciendo, que se trataba simple y sencillamente de hacer una buena distribución de los fondos destinados á la construcción de ferrocarriles en el Perú; pero en su disertación ha concluido por demostrar, de conformidad con su dictamen, que es preferible para los intereses del país, invertir esos fondos en otro género de servicios de carácter más urgente.

La verdad, Excmo. señor, que la oposición de ideas que ha dado origen á los dictámenes de minoría y de mayoría es perfectamente explicable. El H. señor Capelo cree, según lo que ha expuesto, que hemos hecho demasiado en materia de ferrocarriles, que debemos esperar que vengan los americanos á derramar su oro para emprender la línea pan-americana, y que nosotros no debemos malgastar los pequeños fondos que pretendemos destinar á esta obra, sino invertirlos, como queda dicho, en servicios de carácter más urgente; los que pensamos con el dictamen de mayoría en la necesidad de esta obra, creemos, Excmo. señor, que el Perú comienza recién dando los primeros pasos en el camino que debe seguir en materia de construcción de ferrocarriles, que lo que se ha hecho hasta hoy es muy poco todavía; pero que ya no es posible destinar de las rentas fiscales sino el producto del tabaco, necesario es que siquiera esas 200 mil libras aproximadamente á que asciende aquella renta, sean destinadas única y exclusivamente á la construcción de ferrocarriles.

He tenido ocasión de decir en debate análogo al presente que considero como un axioma, especialmente para el Perú aquel aforismo de Jefferson: "las naciones hacen los ferrocarriles y los ferrocarriles hacen á las naciones". Ese axioma es aplicable más en el Perú que en

cualquier otra parte del mundo, porque dadas las condiciones topográficas de este país no es posible el desarrollo de las industrias, especialmente en el interior sino por medio de ferrocarriles que es preciso construir no como negocios reproductivos sino como medios para el desenvolvimiento de nuestra riqueza.

En países de territorio llano como la Argentina y los Estados Unidos los ferrocarriles, con relación al Perú no llenan sino necesidades secundarias, es decir, son ventajosos indudablemente; pero no indispensables para la vida de las industrias, porque esos países pueden recorrerse en toda dirección valiéndose de automóviles ú otros medios de locomoción y transporte que se hacen materialmente imposibles en el Perú, donde la construcción de caminos carreteros en terrenos quebrados, costaría aproximadamente lo que una línea férrea. Así es, pues, que aquel aforismo es un axioma entre nosotros: "el Estado debe aquí hacer los ferrocarriles, para que éstos hagan del Perú un país próspero y feliz".

Siendo esto así, ¿Hemos hecho acaso esfuerzos extraordinarios que requieran detenernos asustados de nuestra propia obra? ¿las vamos á hacer al aprobar el proyecto que se discute para la construcción de ferrocarril de Huancayo á Ayacucho? De ninguna manera, Excmo. señor.

El H. señor Capelo decía que las rentas que se destinan á este objeto no se hallan disponibles y que por lo tanto llegará el momento, cuando esta obra se esté ejecutando, de crear nuevos impuestos para la terminación de ella. Pero voy á demostrar numéricamente que no llegará jamás ese caso y que hay fondos más que suficientes para la construcción de este ferrocarril. Conforme al cuadro presentado por la Comisión informante resulta que distribuidas las sumas para el servicio de los bonos con que debe pagarse el ferrocarril al Oriente contratado con Alfredo Mc Cune, y hecho ese servicio durante los cuatro años quedará un sobrante de 650,000 libras.

Como el empréstito es de tres millones de libras y no se empleará íntegramente en la construcción del ferrocarril al Oriente ni en el que del Cerro de Pasco debe arrancar á la costa quedará un sobrante de

525.000 libras, ó sea un total disponible durante 5 años 1.175.00 libras para el ferrocarril que se trata de construir. ¿Y cuál es su costo? Tengo á la vista el boletín del cuerpo de ingenieros de caminos en donde está publicado el estudio preliminar del señor Weber, y según él lo demuestra de modo claro y terminante, será preciso invertir en la construcción de este ferrocarril novecientas diez mil libras á razón de tres mil quinientas libras por kilómetro sobre el trazo de doscientos sesenta kilómetros calculado aproximadamente para la ejecución de esta obra.

De modo, pues, si tenemos novecientas diez mil libras como costo conforme al estudio preliminar hecho por un ingeniero de competencia reconocida, y contamos con un millón ciento setentaicinco mil libras según lo he demostrado anteriormente hay un sobrante de doscientas sesenta y cinco mil libras. No tiene, pues, porque alarmarse el H. señor Capelo de que falten fondos, y menos tiene fundamento para aseverar que habrá necesidad de crear nuevos impuestos para ejecutar la obra.

Cree el honorable señor Capelo que esta clase de obras deben ser fomentadas por el Estado; pero no atendiéndolas directamente con sus propios recursos; y yo digo, Excmo. señor, que tratándose de esta vía nacional de tanta trascendencia debemos emprenderla con todos los medios que estén al alcance del Estado. Ciertamente que es preferible procurar que se importen al país capitales extranjeros que se dediquen á la construcción de ferrocarriles y que la acción del Estado se concrete á hacer el servicio de esos capitales; pero si se va á construir el ferrocarril al Oriente en virtud del contrato con Mc Cune aprobado últimamente, si la construcción de los demás ferrocarriles mandados hacer por leyes de 1904 y 1905 deben también llevarse á cabo según el contrato celebrado con la Peruvian Corporation, si después de realizado el plan de ferrocarriles iniciado por el actual gobierno nos queda un sobrante ¿Porqué no lo hemos de invertir en la construcción de un ferrocarril que no viene á resolver un problema regional, como se ha creído, sino que se impone como de trascendental importancia nacional?

Me refiero á lo que decía el ho-

norable señor Capelo quien procuraba demostrar que si el propósito era comunicar al departamento de Ayacucho con la costa, la línea no debía ser de Huancayo á Ayacucho. Pero en su peroración ha discurrido SS. sobre un supuesto falso. Yo creo que no habrá un sólo peruano capaz de negar esta aseveración: si en la guerra de 1879 el Perú hubiera contado con el ferrocarril de esta capital al Cuzco, no habríamos perdido Tarapacá ni estarían cautivas Tacna y Arica. Y bien Excmo. señor, si son fines como éste de tanta importancia lo que se persigue ¿cómo podemos discuir sobre la conveniencia para Ayacucho de que la línea parta de Ica ó de Huancayo?

Decía Excmo. señor, que uno de los objetos del ferrocarril es indudablemente el desarrollo de las riquezas naturales de la zona que va á recorrer y esto es tan claro y evidente, que no necesita demostrarse. Entre otros, el departamento de Huancavelica, del que tengo la honra de ser representante, es un asiento minero de primer orden en donde se encuentran en abundancia el cinabrio, la plata, el oro el cobre y minerales de todo género. Esa gran riqueza comparable con la del Cerro de Pasco, está hoy materialmente estancada y no podrá arrancarse de las entrañas de la tierra mientras no llevemos una línea férrea al lugar de su producción.

Además podrá prolongarse este ferrocarril hasta la montaña de Huanta, que es el corazón del Oriente del Perú y de allí no nos quedará sino un paso para llegar á un punto navegable del Ucayali por los ríos Ene y Tambo; así es, que sobre las conveniencias de orden local y de orden nacional, de garantía de paz interna y de seguridad exterior, de que he hablado, existe esa otra consideración; y por mucho que el señor Capelo diga lo contrario, por lo bajo, no me parece que pueda negarse que si este ferrocarril se construye como es evidente, dentro de 4 ó 5 años más, será el primero que nos lleve al Oriente.

El señor Capelo.—¿Por lo bajo? (No se le oyó.)

El señor Solar.—(Continuando.) Ojalá. Yo desde luego, cuando se habla de ferrocarriles que unan los territorios del Oriente con la capi-

tal de la República. jamás emito opiniones en favor de una vía excluyendo á las otras, porque para mí es de necesidad nacional la construcción de tres vías que unan la costa con las regiones del Oriente: la del norte, la del centro y la del sur. Cuál de ellas es la que ha de preferirse, es el punto que debe resolverse, pero las tres son indispensables para el desenvolvimiento nacional.

Ahora bien, Excmo. señor, si se trata pues, de un ferrocarril que no es, como ya he dicho, de interés exclusivamente local para Ayacucho, ni para Huancavelica ni para los demás departamentos ó zonas que va á recorrer, sino de gran interés nacional, me parece que no pueden hacerse esfuerzos que no estén bien justificados, sobre todo, cuando no salimos absolutamente de la órbita de las leyes de 1904 y su complementaria de 1905, al emplear los fondos disponibles del tabaco en la construcción de este importantísimo ferrocarril.

Reasumiendo, Excmo. señor, porque ya estos momentos no son para hacer grandes discursos, yo deduzco de lo expuesto ligeramente y de las razones luminosas dadas en los dictámenes de las Comisiones que se han ocupado de este asunto, las siguientes conclusiones en apoyo del ferrocarril de Huancayo á Ayacucho:

1a.—Que las condiciones económicas y financieras del país permiten ejecutar la obra del ferrocarril de Huancayo á Ayacucho, directamente por el Estado, invirtiendo los fondos destinados al objeto por leyes especiales.

2a.—Que no hay ni la más remota amenaza de que se haga necesario crear nuevos impuestos desde que los fondos especiales destinados á la construcción de ferrocarriles por las leyes de 30 de marzo de 1904 y su ampliatoria de 23 de octubre de 1905, so más que suficientes para la construcción del ferrocarril de Huancayo á Ayacucho.

3a.—Finalmente que este ferrocarril es de importancia nacional indiscutible: como arteria poderosa de desarrollo comercial é industrial de las importantes zonas que va á cruzar; como vía oriental más fácil que ha de llevarnos al corazón de las montañas antes que ninguna otra; y porque es un ferrocarril de uni-

dad nacional, y como sumamente estratégico de integridad territorial en las fronteras del sur.

Yo, Excmo. señor, como Representante del departamento de Huancavelica concurre con mi voto á la dación de esta ley con la más grata satisfacción, porque sé que esa riqueza, verdaderamente olvidada allí, en las entrañas de la tierra, será fácilmente explotada por medio de esta línea y porque á la vez que se va á satisfacer una necesidad local para Huancavelica, unido este ferrocarril al del Cuzco, podremos entonces palpar los beneficios de esa arteria del organismo nacional, que asegurará el desarrollo industrial y comercial del centro y sur del Perú, contribuirá al afianzamiento del orden interno y será un factor decisivo para nuestra integridad territorial (aplausos).

El señor Falconí.—Excmo. señor: Deploro sinceramente no poder concentrar ideas, como yo habría deseado para llevar á la consideración de la H. Cámara, el cabal conocimiento de la necesidad y utilidad del ferrocarril de Huancayo á Ayacucho, porque mi espíritu abrumado bajo el peso del dolor, con motivo de una reciente desgracia de familia, muy apenas si le concede pequeña tregua, para intervenir en este debate, cumpliendo ineludibles deberes.

Perdonadme Excmo. señor, si me he permitido evocar ante vosotros una reminiscencia bien triste para mí, arrastrado por una irresistible cuanto dulce ley del corazón, del rebosar sus congojas allí donde encuentra nobles corazones.

Aduciré sin embargo algunos fundamentos justificativos del voto que debo emitir.

Es evidente, Excmo. señor, que el buen éxito de este proyecto depende el adelanto y progreso de numerosas poblaciones que tienen fija la mirada en la representación nacional, llamada á refrendar con timbre glorioso las patrióticas iniciativas del Jefe del Estado á quien y en la distinguida persona del señor Ministro de Fomento le tributo los merecidos agradecimientos, en nombre mío y del departamento, que tengo la honra de representar.

La aprobación del proyecto, se impone desde luego, porque milita en su favor la unión de la costa con el centro y sur de la República. re-

clamada por altos intereses nacionales y perseguida por la ley de marzo de 1904. Es, pues, una obra de suyo eminentemente nacional y por tanto digna de las más solícitas preferencias.

Tiene además su importancia política y administrativa, pues permite que la acción del Gobierno se deje sentir en apartadas regiones, que hoy, por hoy, resulta tardía é ineficaz; ahorrándonos la vergüenza de lamentar sangrientos sucesos, desarrollados en época no lejana, en algunos pueblos que resultarán beneficiados con el ferrocarril.

Sus ventajas habrán de proyectarse también sobre el comercio y las industrias, ya abaratando los artículos de consumo por la facilidad de las exportaciones, cuanto también desarrollando las fuentes de riqueza mineral que se asientan en los departamentos de Ayacucho y Huancavelica, por medio del trabajo activo y seguro, aportamiento de capitales alejados hasta ahora por el gran inconveniente de las distancias, con aquellos centros de producción.

Si á estas ventajas enumeradas figerísimamente, son bastantes para decidirse en favor de la obra proyectada, lo será más aún si se tiene en cuenta los provechos que la civilización aportaría como su resultado más inmediato.

Si es indiscutible Excmo. señor, que el acercamiento mutuo de los pueblos es el vehículo más poderoso de su cultura y civilización, si los poderes públicos tienen la estricta obligación de fomentarla por todos los medios posibles y si á este noble propósito responde el ferrocarril proyectado, debemos luego apoyarlo con nuestro voto, prestigiarlo con el concurso de todos y robustecerlo con la común aspiración, que así traduzca los legítimos anhelos del país.

Si los próceres de nuestra patria sellaron con su sangre la independencia del Perú y con ella del continente americano en las pampas del histórico Ayacucho, cubriéndolos de inmarcesibles glorias, nada más altruista que Gobiernos nobles, honrados y justicieros como el del doctor Pardo propendan con su Congreso de 1907, al enaltecimiento de aquellos sitios de grata recordación, otorgando á sus habitantes

los medios de un seguro bienestar, á fin de que puedan formar parte en el concierto armónico de las poblaciones adelantadas.

Ayacucho que no tiene el feo vicio de olvidar los beneficios recibidos, sabrá, lo puedo asegurar con legítimo orgullo, colocarse á la altura de sus prestigiosos antecedentes, propendiendo con empeñoso esfuerzo, al engrandecimiento de la República.

El señor Ruiz.—Excmo. señor: Dos obligaciones me ponen en la necesidad de pedir á V. E. permiso para hacer uso de la palabra: debo contestar al deseo que de oír á los representantes de Ayacucho ha manifestado tener el H. señor Capelo. É hijo como soy, de Ayacucho, tengo el deber de dar siquiera sea someramente, algunos datos sobre las ventajas que aportará este ferrocarril, no sólo para mi departamento sino para toda la República; pues no es una obra aislada, es una obra complementaria del hermoso plan ferroviario con que el Supremo Gobierno ha sorprendido y regocijado á la Nación.

Agónica la Legislatura actual apenas tiene ya unas cuantas horas de vida, y por esto seré breve en mi razonamiento, principiando por dejar constancia de la intensa gratitud que abriga mi pueblo para S. E. el Presidente de la República y para el infatigable señor Ministro de Fomento, que, adelantándose á toda previsión, han resuelto llevar hasta él las paralelas de hierro, esa potente arteria que indefectiblemente les llevará copiosa la savia de toda ventura.

No es el momento, Excmo. señor, de entrar á hacer la apología de este medio de locomoción, en nuestro siglo es su necesidad un axioma que no reclama pruebas; al contrario no se puede ni siquiera presumir su falta en naciones como la nuestra, de inmensos territorios casi desiertos, de prodigiosas riquezas abandonadas sin explotación, sólo por falta de caminos, de un medio seguro de transporte.

Nosotros vamos ofreciendo á esa Europa repleta de gente, y pobre de alimentos y de productos, base de sus industrias, el más apropiado campo de emigración; dilatados y fértiles territorios aptos para alojar y alimentar muchos millones de a-

quella población sobrante. Pero nuestro llamamiento queda sin eco. nuestra oferta no es acogida, porque ellos saben el infranqueable muro de los Andes, cierra el paso á los hombres y lapida nuestros tesoros; no quieren asfixiarse en nuestras montañas sin salida, ni quieren parodiar al perro de la fábula, muerto de hambre al lado de tesoros que custodiaba.

Antes de pasar adelante manifestaré que no me ocupo de la calidad de la renta que el Gobierno ha destinado á esta obra, porque juzgo que las objeciones á este respecto, apuntadas en el dictamen de minoría, carecen de fuerza. Entre las dudas del H. señor Capelo y las oficiales y categóricas afirmaciones del señor Ministro de Fomento, que no puede sorprender al Senado con datos falsos, debo escoger, Excmo. señor, como real y verdadero lo expuesto por el señor Ministro. Dice él que las rentas que se van á aplicar á la obra de este ferrocarril son efectivas, que existen realmente disponibles, que no están afectas á ningún otro servicio; esto lo comprueba con el cuadro numérico que acompaña al proyecto discutido, cuyos términos perfectamente conocidos por todos mis honorables compañeros, son irrefutables; y siendo esto así, no sé como se quiere inducirnos á mantener dudas infundadas. La renta afectada por el contrato Mac Cune, la de tabacos, no puede ser alterada y su monto es por todo el mundo conocido; la proporción y el tiempo en que se debe aplicarse esta renta á aquel servicio, se desprende clara, irrevocablemente, del texto del contrato mismo; entonces ¿cómo dudar de la exactitud de las cifras propuestas por el Gobierno? El Ejecutivo no puede engañar al Poder Legislativo, y si así lo hiciera el Congreso sabría cómo poner el remedio; pero ello no sucede, y esto está en la conciencia de todo el Perú.

Si fuese posible y tuviese la horrible desgracia de que mi alma abrigara un sentimiento egoísta, si sólo buscase y contemplase los beneficios para mi pueblo natal, quizás si me inclinaría á preferir la línea de Ica para el ferrocarril á Ayacucho; no, Excmo. señor, lejos de mí están esas pequeñas pasiones, y reconozco y respeto el derecho que todos los

muchos pueblos que debe alzar la línea por Huancayo tienen á esperar y reclamar igual beneficio al que recibe el mío.

Yo he estudiado con detenimiento el proyecto del Gobierno, he apreciado en toda su amplitud el criterio que lo informa, que es el de la ejecución de un plan de unidad nacional, y esta necesidad que reconozco como indispensable y urgente y el deseo que abrigo de que los beneficios se reflejen en el mayor número posible de pueblos, me determinan á preferir la ruta de Huancayo.

Los pueblos, Excmo. señor, tienen tres necesidades primarias que satisfacer ante todo y sobre todo, y yo las concibo en la siguiente graduación: primero, necesitan asegurar la alimentación, es decir, la vida de los pobladores; segundo, necesitan llenar todas las condiciones que requiera la seguridad de su territorio, es decir su existencia como Nación; y tercero, el trabajo y el ahorro, que es su enriquecimiento; estas tres necesidades gravitan sobre el Perú como sobre los otros pueblos, y el ferrocarril central tiende á satisfacerlas ampliamente.

Ligeramente vamos á recorrer en la mente las diferentes regiones que á este y al otro lado de la cordillera constituyen el suelo de nuestro país, apreciando sus condiciones y su potencia productora; principiemos dirigiendo una mirada á la costa, y veremos que ésta se parece, puede decirse que parodia al gran Sahara: sus inmensas extensiones áridas, sin cultivo, carecen de toda vegetación, se semejan á él. Luego dentro de su ardiente enormidad, aparecen escasos los trozos cultivados, imitando grandemente los oasis que salpican y raramente bordan las arenas africanas.

La caña de azúcar que exige grandes dispendios y enorme trabajo para prosperar; viñedos que crecen sobre un subsuelo siempre húmedo, donde sus raíces absorben tanta agua hasta que su jugo no da un buen vino; algún algodón y escasas legumbres, con bien pocas frutas, son todo lo que su clima le permite producir. Pero estos valiosos artículos de exportación, no bastan para constituir la alimentación del pueblo. Dadas estas condiciones, la costa tiene que exportar

sus productos al extranjero. tiene que llevarlos á pueblos lejanos á cambio del pan cotidiano que le falta, que la naturaleza ha hecho que no pueda producir.

Los pueblos, que por su misma mano y en su propio suelo producen lo bastante para su alimentación, son siempre prósperos y grandes. En cambio aquellos que, como el nuestro, esperan recibir sus alimentos de pueblos distantes, son tributarios, puede decirse que son pueblos esclavos á los que se puede oprimir con el hambre; y esto, Excmo. señor, se ha verificado durante la última guerra: no pudiéndose traer el trigo ni de Estados Unidos ni de Chile, sufrió hambre nuestra costa.

El muro de los Andes se ha interpuesto entre esta sección y la trasandina, la parte más productora, la más propicia para la agricultura; pero traspasemos ese obstáculo y veamos lo que allá se contempla. Desde que se sigue, bajando de Huancayo, hermosos campos trigueros se extienden ante la vista, lomas donde este cereal y todos los de su género que crecen en aquella temperatura abundan de una manera intensa.

Luego se llega al territorio de Ayacucho, por sus campos de feracidad admirable donde verdean el trigo, la cebada, las papas, el maíz, los otros cereales, las leguminosas, todos los productos alimenticios, tienen á sus pies las márgenes del Apurímac, del Mantaro, que se confunden en el Ene; en esa portentosa región vuelven á presentarse los ricos productos extractivos de la costa: la caña soberbia, robusta, que se planta una sola vez para 50 años y no exige ni mucho gasto ni grandes labores para prosperar; el algodón de varios tintes; y el cacao y la coca y el café, con otra multitud de nobles y ricos productos, que ya en otra ocasión detallé ante V. E.

Tengo aquí una carta del coronel don Pedro Portillo, contestación á la que yo le dirigí rogándole me diese á conocer su juicio comparativo sobre la potencialidad productora de las montañas de Ayacucho y las del Ucayali, porque este distinguido coronel, que ha gobernado y viajado en aquellas dos regiones, dotado de espíritu observador era la mejor fuente donde pude adquirir en demanda de datos ciertos é impecables, pues bien, Excmo.

señor, he aquí lo que me dice (leyó).

Ya vé, pues, V. E., que no es una ilusión mía en el juicio muduro y nada apasionado de un caballero competente y serio, el que aprecia como superiores á las regiones de nuestro extremo oriente las hoyas de Huanta y La Mar. De aquí se deduce que el ferrocarril en proyecto ha de ir á recoger no sólo artículos alimenticios, sino también productos exportables más variados: ricos que los del Ucayali.

En Lima constantemente se carece de carne y la que hay es cara, el pueblo casi no la prueba, es artículo que sólo está al alcance de los ricos; y esa carne es, en su mayor parte la que mandamos de Ayacucho, que por tener que trasmontar el Andes, llega aquí de mala calidad y mermada, porque gran número de reses perecen en el largo y fatigoso camino. Si hubiese, pues, un ferrocarril se traería de Ayacucho y Apurímac carne abundante, buena y barata, que daría sangre sana y vigor al pueblo de la costa.

Voy á llamar á la memoria del H. señor Capelo, un pasaje de la historia del Perú, de la época colonial, y lo que voy á relatar estoy seguro que hace latir de orgullo y alegría á todo corazón peruano. Hay en Huancavelica un pueblo que se llama Castrovirryena, que en aquella época fué un asiento mineral donde los conquistadores cometían desórdenes y hasta graves delitos que llegaron á oídos de la corona, quien obligó al Virrey á hacer una expedición por aquellos veneros. Los orgullosos mineros anoticiados de la visita resolvieron reunirse y recibir al regio huésped con el lujo y el boato correspondiente, mucho más al saber que el Virrey iba acompañado de su esposa. Típica es la galantería española, y obedeciendo á este propensión, los tales mineros resolvieron que en su tránsito por el pueblo no tocaran los pies de la regia dama, ni siquiera un instante la indigna tierra, y para tal fin, arreglaron una larga calzada, de anchura competente para el paso de dos personas juntas toda ella construida con una increíble cantidad de grandes barras de plata pura. Pues, bien, honorable señor Capelo, beneficio obtenido por los portugueses tan inmensamente rico que los caudales increíbles que ellos remitieron á la Europa asombrada, despertó la codicia de los amo de esta tie-

rra que apoderándose de sus labores á no muy larga distancia de las minas que dieron ese colosal tesoro, pasará la línea proyectada por el Gobierno.

En esa misma región, en el corazón de la ciudad de Huancavelica, se abren hoy los laberintos que guardan otro tesoro; ¿pero quién no conoce la historia de aquella riquísima mina de cinabrio? ¿Hasta hoy no son objeto de la mayor codicia y dan lugar á que multitud de extranjeros vayan allá á admirarlas?

Histórico es también, Excmo. señor, que la explotación de las minas del Perú se repartió, en aquellos tiempos entre dos pueblos vecinos; pero rivales entre el pueblo español y el portugués, habiendo explotado los primeros los veneros de Cerro de Pasco y los del Norte y Sur de la República, y el portugués tomó á su cargo los yacimientos de Huancavelica y Ayacucho, que hoy se llama el nudo de Huayllay, tanto sino más rico que el del Cerro de Pasco, donde hoy se ve inexplotadas multitud de bocas—ya en otra ocasión tuve el honor de llamar la atención de V. E. sobre este punto—fué, pues, el desterrar del virreynato á aquellos esforzados trabajadores.

Este distrito minero se extiende muchas leguas, y si en el Cerro de Pasco hay oro y plata, en él se encuentran además de estos metales, el oro, el níquel, el estaño, el cobalto y otros muchos metales cuya nomenclatura me ocuparía mucho tiempo.

Hay que notar que sólo las costas exteriores han sido explotadas en estas minas, y que está intacto el corazón de esos ricos veneros. Para profundizar las labores son necesarias máquinas pesadas que no pueden cargar nuestras mulas y son necesarios fuertes capitales que no los podemos aportar; pero el ferrocarril proyectado llevará los unos y propiciará los otros, y á su contacto volverán á salir nuevamente inmensos caudales.

El pueblo ayacucho es un pueblo de trabajo y esfuerzos allá no vivimos sino mediante el sudor de nuestra frente. Mi pueblo mantiene comercio copioso y constante con Huancavelica y Junín, es la despesa de este último. No sólo le da víveres y carne le proporciona telas para el pueblo, sombreros, zapatos, curtiembre y otra multitud de pequeños artículos, porque mi pueblo no sólo es agrícola, es artísti-

por excelencia é intensamente manufacturero. Los ejércitos de la Breña durante la guerra, incluso su ilustre jefe, se vistieron con telas ayacuchanas, y el Ministerio de Guerra, durante muchos años ahorró sendos miles de soles usando para el ejército y gendarmería las magníficas y baratas frazadas allá fabricadas. Si se llevase, pues, el ferrocarril por la ruta preferida por el H. señor Capelo, se haría un grave mal al departamento de Junín que es el que su señoría representa.

Hé aquí, pues, Excmo. señor, las ventajas que ofrece el ferrocarril discutido; ¿pero cuál es la ruta que debe seguir? Yo me pronuncio abiertamente por la propuesta por el Gobierno, y los motivos más serios que á ello me inducen, son los siguientes:

El Perú tiene el mayor número de habitantes fuera de la costa; no uniéndose el norte y sur con la capital se producirá indefectiblemente fenómeno igual al que se produjo en la guerra con Chile. Los hombres aptos para la guerra no podrán auxiliar á Lima, que será siempre amagada por el enemigo, cualquiera que él sea, y se repetirá el hecho de tener que tomar á los ancianos, y á los niños para mandar al sacrificio estéril, como el del campo de Miraflores.

Llamo la atención del H. señor Capelo sobre este punto, porque yo soy soldado y he contemplado la situación pasado con honda tristeza.

Suponga el honorable señor Capelo que el ferrocarril de Lima á Ayacucho sea llevado por la ruta propuesta por el Gobierno y volvamos á dar vida en la idea á los amargos detalles que se sucedieron antes y después de la vergonzosa entrega de Lima. ¿Si después del tremendo fracaso de Miraflores hubiera habido un ferrocarril en que conducir hasta el Andes los elementos que nos sobrarian en los parques; si también hubiéramos llevado allá á aquellos millares de soldados que quedaron sin quemar un cartucho, y que abandonados llorando de rabia y desesperación no sabían que hacer; si estos elementos hubieran llegado á los primeros contrafuertes de la cordillera hubiéramos sido tan fácil y tristemente vencidos? No, Excmo. señor, hubieran acudido los hombres esforzados del interior, se hubiera formado en un momento un nuevo

ejército, y habríamos salvado cuando menos el honor de nuestra bandera.

Y esto voy a probarlo citando un hecho que todo el mundo conoce.

Una fuerte división fué á Ayacucho bajo el mando del coronel Uriola. El general Cáceres, táctico por excelencia, se retiró y lo dejó entrar en la ciudad; pero desde el día siguiente desaparecieron los alimentos y no había soldado que saliera de los cuarteles y pudiera volver a ellos. Los invasores fusilaban á los ayacuchos en la plaza principal, y los ayacuchos degollaban á los soldados en las calles. La división Uriola empezó á desaparecer y libró su salvación á la huida. Pero los hombres patriotas de aquella tierra habían forjado tantas de sus herramientas de labranza, habían empuñado las pocas escopetas de caza y algunos escasos fusiles de chispa, y con estas pobres armas y con los pechos descubiertos afrontaron y vencieron al Comblain y al Krup.

¿Qué habría pasado si un contingente de aquellos bravos y generosos corazones hubiera tenido un tren que lo trajera en auxilio de esta capital? Hubiera tan triste y fácilmente sucumbido.

Yo conozco el Andes, Excmo. señor por el norte y sur y siempre que los he recorrido me he parado á contemplar aquellas inexpugnables fortalezas, bastiones formidables con trincheras y parapetos admirables, contruidos por naturaleza para nuestra defensa; muchas veces me he puesto sobre sus gigantescos muros.

Entonces me he preguntado ¿por qué los que nos dirigieron en la guerra no supieron atraer al enemigo aquí?

Ved, pues, Excmo. señor, como por cualesquier aspecto en que se le contempla es esta la ruta única que debe seguir el ferrocarril proyectado.

Yo tampoco acepto como el H. señor Falconí, que se le dé el carácter de la opinión de un hijo de Ayacucho á los conceptos insertados en el periódico que acaba de leer el H. señor Capelo. No, Excmo. señor, su autor no es ayacucho, vive entre nosotros; pero ni piensa ni siente como nosotros, por consiguiente su opinión no es reflejo de la del departamento que representa, que jamás supo ser egoísta.

Concluyo, Excmo. señor, dando un

último dato que lo creo de grande valor, y que prueba palmarismente que la obra proyectada por el Supremo Gobierno es una obra de importancia nacional.

Está Huanta á dos jornadas de la hoya de Apurímac, de esa hoya que hay necesidad de explorar inmediatamente porque es la comarca más rica que el hombre puede imaginar; si esa ciudad se une por un buen camino que ya el Gobierno ha comenzado á estudiar con el punto llamado Llochehua, desde donde el Apurímac sino navegable por grandes vapores de mucho calado, es diariamente surcado por las pequeñas, se podría llegar á Iquitos en bien pocos días, más breve y comodamente que por la ruta actual. Y este no es un supuesto, un pariente mío, hermano del honorable Senador señor Camaroz, ha llevado á término tal viaje. Este ferrocarril, tiene, pues, también la ventaja de acercarse mucho á la frontera del Oriente, á ese amado Iquitos que podremos aferrar entre nuestros cariñosos brazos.

Tenemos, pues, Excmo. señor, que la ruta escogida para el trayecto de este ferrocarril, y muy especialmente Ayacucho, como productores como estratégicos y cubiertos de minas de toda clase, están bien escogidos. Por ello, Excmo. señor, voy a apoyaré con mi voto convencido y entusiasta la autorización que se discute.

El señor Alvarez Calderón.—En materia de ferrocarriles en el Perú, Excmo. señor, creo que no hay uno sólo que no merezca ser estudiado con solicitud y simpatía, porque un territorio tan extenso como el nuestro, en que la mayor parte de nuestros centros están separados de la vida comercial por dificultades topográficas no hay ninguna necesidad que pueda ser más eficazmente sentida ni que exige mayor atención que la de dar al país los elementos necesarios para llegar á constituir una nación bien unida, y que de todos los puntos principales del territorio se tenga acceso al resto del mundo civilizado. Esta necesidad es tan evidente que ha formado la preocupación principal de todos los Poderes Públicos y el actual Gobierno ha dado una prueba muy grande de su acierto en el criterio que debe regir la administración pública cuando ha dedicado de una manera tan preferente, con tanto en-

Así mismo y con tanta energía, su actividad á dotar á la República de los ferrocarriles que son más indispensables para su desarrollo y para su porvenir.

Sentadas estas ideas. Exemo señor, cuando se trata de un nuevo ferrocarril en el Perú, á mi juicio solo hay dos cosas que necesitan estudio: primero los recursos con que se puede acometer la obra; segundo, cuáles son los ferrocarriles cuya importancia es preferible para el Perú. Es muy satisfactorio para el Congreso haber recibido una propuesta del Gobierno en que se manifiesta que llenados los puntos principales del plan de ferrocarriles de la ley de 1904, quedan aún recursos disponibles para acometer otras líneas de importancia; pero ahora debemos estudiar con detención cuáles son las líneas que preferentemente deben acometerse.

A pesar de la holgura que este proyecto revela en el Erario Nacional, es por desgracia evidente que los recursos del Perú aún son muy limitados y que toda obra que se emprendiese sin la preparación necesaria, y sin el acierto debido, sería muy deplorable, porque no tendríamos muchos recursos de que disponer para dedicarlos exclusivamente á esta clase de necesidades; son otras muchas las necesidades públicas que el Perú tiene. de tal manera que hay que escalonar y repartir los recursos nacionales para atender á todas debidamente.

Dentro de estas ideas yo creo que son muy atendibles los razonamientos que ha expuesto el dictamen de minoría, y me inclino á creer que en el orden de conveniencias preferenciales es mejor para el Perú pensar en la construcción de una línea que directamente una los departamentos de Huancavelica y Ayacucho con la costa, que la línea propuesta por el Gobierno entre Huancayo y Ayacucho.

Hay dos clases de consideraciones que en este asunto se disputan la preferencia; las conveniencias de carácter político y hasta cierto punto de orden estratégico y militar á favor de la prolongación de la línea de Huancayo hasta el Cuzco, y la consideración de orden comercial, las ventajas para el desarrollo económico, y de riqueza pública que abogan por la preferencia de una línea que vaya de Ayacucho y Huancavelica directamente hacia la

costa. Ese es el problema tal cual se ha planteado. ¿Cuál de estas líneas debe preferirse, cuál es más conveniente para el interés general de la Nación y el interés particular de esos pueblos? A mi juicio es más importante, más capital é inmediata la necesidad de atender al desarrollo de los elementos de riqueza, cultura y civilización, que las conveniencias de orden político y estratégico, porque llenadas las primeras necesidades las otras se impondrán, y se harán fáciles de atender después con su consecuencia natural. Cuando mediante un ferrocarril que permita exportar á fletes reducidos, sus productos agrícolas y mineros, estos departamentos puedan iniciarse en una vida comercial activa, llegará la oportunidad de atender á la conveniencia de unirlos entre sí y darles de esa manera una relación más estrecha, que afirme y consolide el espíritu de unión y de solidaridad nacional. Las ventajas de orden político son muy importantes, pero indudablemente sobre ellas privan necesidades de carácter más urgente.

Conviene con este objeto, comparar las condiciones y ventajas que ofrecen ambas líneas.

La distancia que hay de la capital de Ayacucho á la costa, por la ruta de Ica, es aproximadamente la misma que separa á Huancayo de Ayacucho; pero hay la diferencia sustancial de que una línea costará mucho más que la otra, y que el tráfico en una línea será infinitamente más barato y más fácil que por la otra. Como el ferrocarril de Ayacucho á Huancayo vendrá á entroncarse con la línea de la Oroya al Callao, el tráfico dependerá de esta línea, aumentando las dificultades que existen ya en el movimiento de carga de esta sección, que se halla verdaderamente congestionada y no puede atender hoy á las necesidades de la zona que atraviesa. Constantemente escuchamos los clamores de los industriales mineros, y del comercio y todos los que quieren hacer uso de esa línea que no pueden lograr el transporte de esa carga por que la empresa no puede darse á basto para mover todos los productos que tiene que transportar.

Los nuevos ramales que se construyan van á imponer problema caro y difícil cual es la duplicación del tráfico entre el Callao á la Oroya, que no sabemos cómo se resolverá.

y que quizá exigirá la construcción de doble línea.

La actual línea costó 25 millones más ó menos y podremos esperar en la posibilidad que se construya una nueva línea nueva, si es que el actual llega á ser totalmente insuficiente?

Suponiendo que así sucediera es necesario no fijarse en q' los productos de Ayacucho y Huancavelica tienen que atravesar primeramente una línea costosísima como es la de Huancayo á la Oroya, y pagar fletes subidos para usar después una línea más costosa aún como la de la Oroya al Callao. ¿Podrán sufrir los productos de esos departamentos fletes tan caros, y con esos fletes llegarán á desarrollar sus elementos de riqueza? Eso es muy dudoso, mientras que no lo son las ventajas que ofrecería el ferrocarril directo á la costa por la vía de Ica, que resultará mucho más corto, menos costoso y permitirá fletes mucho más baratos.

En el estado actual de la República, la importancia de los elementos de desarrollo material son á mi juicio muy superiores á toda otra consideración, porque del desarrollo material viene el desarrollo moral, y no es posible el adelanto y la civilización si no están basadas en la fácil vida, y en la riqueza nacional. Ese es el verdadero punto al que convergen las naciones en la actualidad y, por consiguiente, hay que dar antes que nada elementos de vida fácil á la nación y esto solamente se podrá conseguir por medio de la construcción de líneas férreas baratas que permitan tráfico barato.

En el sistema ferroviario del Perú hay dos teorías que se disputan el predominio. El sistema de las líneas longitudinales ó paralelas á la costa y el sistema de las líneas de penetración; para mí es punto casi indiscutible las ventajas que ofrecen para el porvenir de la República las líneas de penetración.

Las líneas longitudinales de la costa no son indispensables, porque hay otro medio de comunicación fácil y barato, la vía marítima.

Las líneas longitudinales en el interior serán de lo más costosas en el Perú; esta sección de Huancayo hasta el Cuzco ha sido estudiada por la comisión de ingenieros norteamericanos que mandó la oficina del Ferrocarril Pan Americano y estimó que sería quizá la que impusiera mayor gasto en todo este continente.

El mismo cálculo de que se necesita un millón de libras para construir esa línea manifiesta hasta qué punto, en un reconocimiento preliminar, se le considera costosa, mientras tanto el ferrocarril cuya preferencia pide el H. señor Capelo, con un gasto menor, pues las condiciones del terreno son más favorables, porque gran parte de la ruta se desarrollaría en llano, en que se podría construir una verdadera rampa, como la de Junín, daría á los departamentos de Huancavelica y Ayacucho facilidad inmensa para desarrollar grandes riquezas.

Esto no significa que la importancia de esta línea quede reducida á una importancia local: no puede mirarse como tal el hecho de dar vida y elementos de riqueza y á dos y hasta tres grandes departamentos de la República; eso es de importancia nacional y tan es así que creo que si llega á realizarse el plan general de unir con un ferrocarril la capital con el Cuzco, habrá necesidad de darle á esa línea salida en las zonas intermedias, hacia la costa, para costar fletes tan caros como tendrían que cobrarse al obligar á todo el movimiento comercial por solo la línea de la Oroya.

Las consideraciones de orden político y estratégico que se aducen en apoyo del ferrocarril de la Oroya al Cuzco tendrán su oportunidad cuando ya se hayan llenado las otras, cuando los departamentos del centro hayan adquirido el desarrollo comercial y económico á que tienen derecho, entonces por la fuerza de las cosas se construirá el ferrocarril longitudinal hacia al sur, como debe construirse también hacia al norte; pero antes conviene pensar y acometer las líneas de penetración, que son las que inmediata y efectivamente pueden influir en su desarrollo moral y material.

Por eso yo desearía que este asunto se estudiase con mucho detenimiento, y ya que hoy tenemos la hermosa perspectiva de poder dedicar un millón de libras para construir nuevos ferrocarriles una vez atendido el plan de 1904, examinaremos con calma la mejor manera de invertir esa considerable suma para que produzca á la República los mayores beneficios posibles. Por estas razones creo que debemos proceder á un estudio más detenido del asunto, como lo propone el dictamen de la minoría.

(Aplausos).

El señor Barreda.—Excmo. señor, voy á permitirme apoyar el dictamen de mayoría que he suscrito, como miembro de la Comisión de Hacienda. Son dos puntos que hay que considerara en este proyecto: primero si existen los recursos de que se va á disponer; segundo, qué empleo debe dárseles.

En cuanto al primer punto, el dictamen de minoría es excéptico; acabamos de oír decir al señor Capello, q' tales recursos no existen sino en números, que no están en la Caja Fiscal. Es evidente que no están allí, no podrían estarlo porque son recursos que tienen que acumularse en el curso de cuatro ó cinco años, como lo expresa la Comisión de Hacienda de la Cámara de Diputados en el cuadro que acompaña á su dictamen. Con las 200000 libras que se destinan al servicio de los intereses de los bonos que se emitan para la construcción de ferrocarriles, no debiendo emplearse esta suma sino parcialmente, á medida que se le entreguen al contratista. Me cune los dos millones de libras del contrato recientemente aprobado, hay un excedente anual que acumulado hace la suma de Lp. 650,000 que es de la que se trata de disponer. Así es que no hay lugar á decir que esta suma destinada á los intereses y amortización de un capital, pues no hay tal idea ni que haya más tarde, como dice el dictamen en minoría, que establecer nuevos impuestos. No hay propósito ni puede haberlo; es una suma que se va á encontrar disponible y de la cual hay que disponer puesto que ya se había previsto su existencia.

Admito, pues, que habrá un fondo disponible y que hay que decidir en cuanto á la inversión que ha de dársele se presenta la rivalidad entre las vías de Huancayo á Ayacucho como parte de la que ha de extenderse hasta el Cuzco, y la de Ayacucho á la costa. Yo soy partidario de ambas, Excmo. señor, considerando de gran importancia por las razones que acaba de aducir el señor Senador por Ica, el de Ayacucho á la capital del Departamento que representa su señoría. Es evidente que será una salida para los productos de toda aquella región pero no es, como ya lo han expresado otros señores que me han precedido en el uso de la palabra, una vía de interés nacional y los mismos representantes

del departamento de Ayacucho prefieren la línea que une ese departamento con Huancayo. Desde el punto de vista comercial se han alegado razones contrarias. Se dice que los fletes serían muy suidos y que teniendo que pasar por la línea del Centro, llevarían las mercaderías a Callao muy recargadas; pero conforme al último contrato celebrado con la Peruvian Corporation esos fletes se han reducido á 5 centavos por tonelada y por kilómetro y la desventaja q' tendría Ayacucho respecto á Huancayo sería sólo la de encontrarse á 260 kilómetros más allá, 260 kilómetros por los cuales habría que pagar cinco centavos por tonelada y esta no es una suma que pueda perjudicar á la exportación.

Se dice, juzgando por las actuales circunstancias que la línea del Centro no dá abasto para el transporte y menos lo daría para los productos que fuesen traídos en esta nueva línea; pero debe tenerse en cuenta que hay en perspectiva la construcción de la línea á la costa, según el contrato ayer aprobado, la que tiene que descongestionar la línea central, y que si acaso ahora no se viera su utilidad y que el concesionario no cumpliera con su construcción conforme á aquel contrato, esa necesidad aparecería en cuanto estuviera prolongada la línea á los departamentos de Huancavelica, Ayacucho, Apurímac y Cuzco, puesto que, como acaba de decirse, esa línea tiene que tender ramales, ramificaciones que vayan á la costa, sistema que se ha seguido en Chile, en donde, á pesar de tener el dominio del mar, hay una línea interior que se trata de prolongar todavía más al Norte, llamada longitudinal y que llevada á los puertos debe constituir lo que se puede llamar un peine. Pues bien, algo análogo pasará aquí más tarde.

La línea de Huancayo á Ayacucho no es como asegura el dictamen de minoría, una parte significativa de aquella q' ha de llevarse al Cuzco no es un paso insignificante ni ofrece tampoco las grandes dificultades de construcción que se citan en comparación con la línea que vaya á Ica; aquí está el informe del ingeniero Weber que es sumamente satisfactorio. Ese señor ha recorrido 3 vías, ha hecho la comparación de ellas y aparece que el ferrocarril en vez de

ser trazado sobre terrenos desfavorables, al contrario está sobre roca y no deben ser tan grandes las dificultades cuando calcula su construcción á razón de tres mil quinientas libras por kilómetro.

Mientras no tengamos á la vista planos y presupuestos de la línea de Ica á Ayacucho, ¿cómo vamos á considerarla más económica que ésta que cuesta tres mil quinientas libras por kilómetro?

Estamos, pues, muy poco instruidos en el asunto para poder afirmar y decir que la línea de Ayacucho á Huancayo cuesta el doble de la línea de Ayacucho á la costa.

No sólo son consideraciones estratégicas las que deben tenerse presentes al preferir la línea de Huancayo á Ayacucho sino que hay los inmensos beneficios que reportará el ligar todos aquellos departamentos con la capital de la República. Estas, pues, una línea nacional mientras que la otra puede considerarse como regional y en este punto no estar de acuerdo con mi estimable amigo el señor Alvarez Calderón.

Se han descartado ya de la discusión otros temas que podrían ser materia de ella, desde que no insiste al parecer el honorable señor Capelo en las inversiones que para estos fondos ha propuesto en su dictamen en minoría su señoría, que ha creído que era preferible aplicarlos en los servicios públicos que acaba de mencionar, y especialmente en el pago de nuestra deuda flotante; pero esto, Excmo. señor, sería ir contra la ley de ferrocarriles de 1864 que ha constituido con la renta del tabaco, el fondo, la base, para la construcción de los ferrocarriles. Tomar de ese fondo de ferrocarriles para pagar la deuda flotante, sería echar enteramente por tierra todo el plan de construcción de vías férreas, y el que tuvo en mira al establecer estos impuestos q' no fué el que ellos se invirtieran en gastos ordinarios, ni tampoco en lo que dice su señoría al proponer que esos fondos se inviertan en dotar mejor á la justicia civil y criminal. No es posible que con estos fondos se aumente las rentas de los jueces, que es un gasto permanente del presupuesto, porque aquí se trata de una suma que viene como ingreso extraordinario. Tampoco sería conveniente aplicar este dinero á caminos corrientes, como dice su señoría, por

que en el Perú, entre construir un camino carretero de aquí al Cuzco, ó una tercera parte de ese camino por ferrocarril, la comparación es ociosa.

Escuelas elementales, señala su señoría. Las escuelas elementales han sido dotadas ya con los fondos del mojonazgo con el 30 por ciento de las rentas departamentales, que van á tener aumento por la revisión de las matrículas y con el 5 % de las rentas generales; y tan es excesiva la cantidad destinada por hoy á este servicio que en la ley de balance se le rebajaran 20.000 libras; así es que están suficientemente dotadas las escuelas elementales.

Si el propósito que se persigue por medio de esas escuelas es civilizar al indio, ningún agente de civilización es más poderosa que el ferrocarril; yo me figuro á todos los indios de un departamento sabiendo leer y escribir, pero dejándolos bloqueados por el aislamiento y las distancias á que se encuentran de la civilización y continuarán tan atrasados como hoy están; y viceversa, lléveseles un ferrocarril que los ponga en contacto con los centros de civilización y esto hará nacer en ellos las necesidades y los estímulos que traen el progreso, como actualmente pasa en grandes potencias europeas, cuya mitad de habitantes son analfabetos. Así es que no sólo por intereses económicos y políticos sino por interés de la misma civilización hay que llevar el ferrocarril á Huancavelica, á Ayacucho, Apurímac y Cuzco, construyendo ese tramo central; es cierto que su última parte será costosa, pero se trata de 500 kilómetros para los que, poniéndolos en el más alto precio, seis mil libras por kilómetro, son necesarios tres millones de libras esterlinas; esto costaría construir esas líneas y creo que con doscientas mil libras anuales hay de sobra con qué atender á los fondos que se dediquen para esa construcción; sería un fondo igual al dedicado para la construcción del ferrocarril al Ucayali y esto lo podemos hacer dentro de 6 ú ocho años; entonces tendremos la renta necesaria para cubrir ese gasto y no necesitaremos esperar 50 años, como decía el honorable señor Capelo.

Todavía el ferrocarril panamericano es de construcción lejana; nosotros no podemos pensar en esa

construcción mientras no emprendan la parte que les corresponde las repúblicas del Ecuador y de Colombia porque de otro modo aún cuando construyéramos la sección peruana, ya ese no sería un ferrocarril panamericano sino sólo peruano.

Así es que este proyecto no puede realizarse sino cuando el progreso político de nuestros vecinos lo haga de posible realización. ¿Y cómo vamos á decir ahora á los representantes de Huancavelica, Ayacucho, Apurímac y el Cuzco que queda aplazado este ferrocarril hasta que pueda construirse el panamericano, es decir hasta que el Ecuador y Colombia estén en estado que les permita hacer la parte de esta obra que le corresponda. Estas son las breves observaciones que quería hacer Excmo. señor

El señor Coronel Zegarra.—Es sensible que un problema de tanta importancia como el que representa el proyecto en debate, se hubiera presentado en los últimos momentos de la legislatura, cuando faltaban tan sólo tres sesiones, la cual impide entrar de lleno en la discusión, para estudiarlo como es debido. Yo desearía afirmar en el ánimo de la Cámara, las ideas vertidas y fijadas en el dictamen en minoría del señor Capelo, apoyadas por el señor Álvarez Calderón, de la conveniencia que habría de reservar este proyecto para la próxima legislatura, cuando ya estará listo y se podrá presentar el estudio respectivo, cuya ejecución ya se ha ordenado. Pero no puedo menos de emitir mi opinión, abundando en las ideas emitidas por su señoría muy á la ligera, voy, pues, á tocar y opinar sobre el proyecto, en el sentido de que ha sido prematura su presentación; que si ni contaba con los fondos, los que por ahora considero hipotéticos y que si estos existen, debieron muy especialmente dedicarse á otros ferrocarriles de mayor, de grandísima importancia para la unidad territorial de la República.

Como lo ha dicho el presidente de la República en su mensaje, después de asegurado el contrato para el ferrocarril al Ucayali, las dos líneas preferentes, de toda preferencia, sobre cuya construcción ha debido preocuparse el Gobierno, debieron ser las dos líneas una del norte y otra del sur que completan el programa de la unidad territorial,

que amarrarían las respectivas secciones orientales del territorio á la unidad nacional.

Se nos ha presentado este proyecto que descansa exclusivamente en hipótesis: descansa en hipótesis, á pesar de la tabla minuciosa de distancias y pagos que lo acompaña, porque ni siquiera se conoce y se han asumido en dicha tabla las longitudes que anualmente se supone, van á construirse por el contrato celebrado con Mac Cune; pues á pesar de la declaración explícita y terminante que acaba de hacernos el señor Ministro, de que se va á exigir el cumplimiento proporcional semestral en la construcción de esas líneas; pero en un contrato bilateral, no basta que una sola de las partes quiera una variación, necesita la aceptación de la otra.

Descansa en hipótesis este contrato porque es hipotética la longitud asumida para el contrato Mac Cune; es hipotética la longitud supuesta de construcción por semestre; y es por consiguiente hipotética el sobrante de los fondos de tabacos, que se señalan al fin de cada semestre y de cada año en la tabla que se acompaña.

Todo esto ¿qué indica? Lo que indica, que es prematuro el proyecto, que no debemos precipitarnos á aprobarlo en esta forma y debe dejarse trascurrir el tiempo necesario para estudiarlo á fondo, porque por ahora estamos basándonos en un estudio preliminar, meritorio, desde luego, del ingeniero Weber y que puede servir de base para el estudio definitivo: pero no basta, porque como todo estudio preliminar, se ha hecho á grandes rasgos. El preliminar está basado en el recorrido de cuatro rutas, de las cuales se ha tomado la preferible: pero sin detalles exactos del costo de su construcción. Es un primer estudio, por consiguiente, lo que debe hacer ahora es proceder al estudio definitivo de la línea. En seguida deberán verificarse las de la línea de Ica á Ayacucho, para poder comparar las dos rutas, de Ica á Ayacucho con la de Huancayo y Ayacucho, pues es indudable que las razones á favor de la primera, han sido tan bien planteados por parte de los señores senadores por los departamentos de Ica y de Junín, que merecen tomarse en seria consideración.

Se ha dicho en uno de los dictámenes que todas las expectativas del departamento de Ayacucho, están en la línea que une este lugar con Huancayo, como medio de facilitar la exportación de sus productos y desarrollar la minería en gran escala. ¿Pero cómo es posible que prolongando la línea desde Huancayo hasta Ayacucho, se pueda verificar esto? Veámos un poco las cifras.

El señor senador por Lima, en su discurso, ha fijado de un modo preciso al costo por tonelada kilométrica: aplicando ese precio á las distancias que existen desde Ayacucho á la costa para la exportación de sus productos generales y mineros, ¿qué es lo que resulta? Tenemos que las distancias desde el Callao á la Oroya, de allí á Huancayo y de este lugar á Ayacucho son, respectivamente, de 222,140 y 300 kilómetros, que hacen un total de 660 kilómetros; la distancia de Ica á Ayacucho es de 370 kilómetros, es decir que la distancia de Ica á Ayacucho es casi la mitad de la distancia de Ayacucho al Callao. ¿Qué resultaría, pues, respecto de la exportación con estas distancias, suponiendo que el flete por kilómetro fuera el mismo, para ambas vías— aunque tiene que ser distinto— porque depende de las gradientes, el mayor ó menor flete, y las gradientes menores existen según se asevera en la línea de Ica á Ayacucho? Quiero suponer sin embargo que los fletes sean iguales, calcularé en cinco centavos la tonelada por kilómetro. Veámos que resulta: para los 370 kilómetros, la tonelada costaría 18 soles 50 centavos en el puerto de embarque; para los de 660 la tonelada costaría soles 33. ¿Según esto es posible suponer que sea más ventajoso para desarrollar la industria minera, transportar sus minerales para su exportación, por la vía de Ayacucho, Huancayo, Oroya al Callao, que por la vía de Ayacucho á Pisco? Esto no es imposible; sería cerrar los ojos ante las conveniencias del departamento de Ayacucho.

Es indudable que la línea del Callao, Oroya, Huancayo, Ayacucho, es una línea esencialmente estratégica, bajo los puntos de vista, militar, político y administrativo; pero el país para la construcción de ferrocarriles, ¿en qué condiciones se encuentra hoy? ¿se encuentra en condiciones de poderse dedicar

á construir ferrocarriles estratégicos y políticos ó necesita ocuparse primero de construir sus vías comerciales; el país, Excmo. señor, necesita, como ha dicho muy bien el H. senador por Ica desarrollar su riqueza, favorecer la salida de todos los productos valiosos y venenos que se encuentran en su suelo y que hoy no tienen salida; por consiguiente, en las vías que tratemos de construir, tenemos que estudiar primeramente, si son comerciales, si son vías que han de propender al desarrollo de la riqueza nacional y una vez que construyamos vías comerciales y que seámos ricos con ese desarrollo construiremos vías estratégicas.

No quiero perder el tiempo, estrecho va, en ocuparme más del proyecto, por las razones que acabo de expresar, opino con el dictamen de minoría, que debe aplazarse este asunto hasta que sea estudiado debidamente y pueda tener así el Gobierno una idea exacta de esta vía, para ver si es conveniente llevarla como se propone de Huancayo á Ayacucho, ó si recapacitando, emplea los fondos sobrantes de la renta del tabaco, como se lo señala la ley de ferrocarriles, de 1904, en propender á la construcción del ferrocarril de Paita al Marañón.

El señor Vivanco.—El ferrocarril de Huancayo á Ayacucho, obedezca, Excmo. señor, á un plan de interés netamente nacional: con esa obra de gran importancia, se va no sólo á mejorar la situación de Ayacucho, sino que con ella se van á unir los departamentos del interior con los del norte y sur de la República.

El ferrocarril que vaya de Huancayo á Huancavelica, tiene necesariamente que hacer progresar la industria minera, facilitando el transporte de los minerales que se extraigan de los ricos yacimientos inexplorados aún en esa vasta región. Los capitales afluirán entonces, y lo que es hoy un departamento pobre cuyas industrias languidecen, será entonces un verdadero emporio de riqueza.

Los honorables señores que opinan porque sería demasiado costoso ese ferrocarril, por los fletes que tendrán que cobrarse y que optan por la ejecución de otro que vaya de Ica á Ayacucho, no han meditado que por esta ruta el desarrollo comercial sería tardío, lo que no ocurriría por cierto con la línea de

Huancayo á Ayacucho porque el adelanto de cada uno de los departamentos que atraviase, bastaría por sí solo para impulsar sus industrias y comercio, á tal altura que se llegaría más tarde á reunir capitales bastantes para la construcción de otro ramal hasta Pisco.

Ayacucho no tiene el egoísmo de llevar el ferrocarril simplemente á su departamento, sino que su anhelo es ligarse con los demás límites. Ahora construyéndose una línea directa de Ayacucho á Pisco, por ejemplo, atravesando por alturas desiertas, sin poder ayudar el fomento y sostenimiento de ese ferrocarril porque los lugares que atraviesa, no cuenta todavía con industrias desarrolladas: no ocurrirá lo mismo si se lleva la línea de Huancayo á ese centro, una vez que todas las industrias y negocios se les proporcione los brazos suficientes para impulsarlas. Si verdaderamente fuera difícil comunicarse con el Callao, por la abundancia de productos y el gran costo de los fletes, otros capitalistas formarían en ese centro más tarde, á la vuelta de algunos años, un ramal á la costa para cortar las dificultades que se prevén.

Si Ayacucho tuviera que esperar todavía á la empresa del ferrocarril continental para la construcción de la línea, se vería imposibilitado, como hasta hoy, sin poder explotar sus ricos minerales y de llevar la civilización por medio de la enseñanza del comercio y del tráfico que se desarrolla con los ferrocarriles; sería, pues, ilusorio esperar eso, no contando hasta hoy con una base segura de que se realice. En la actualidad se cuenta con el trazo hecho para poder emprender, tan luego como se autorice al Gobierno, los trabajos de la línea de Huancayo á Ayacucho; pero si tuviéramos que esperar á que se hicieran los del ferrocarril, de Ayacucho á Pisco, se aplazarían estos beneficios por mayor número de años, y no podría ese departamento contar con esa gran arteria principal que debe comunicarnos con la capital de la República, privándonos de las ventajas que una línea férrea produce.

Por estas consideraciones, excelentísimo señor, Ayacucho no piensa de la manera insinuada por el H. señor Capelo, lo que puede juzgar tanto en mi carácter de repre-

sentante de ese departamento como por la opinión reflejada en su reciente editorial publicado en "El Orden" de esa ciudad.

Ese pensamiento del H. señor Capelo, no lo conceptúo, pues, como el de los hijos de Ayacucho, sino como el de una persona extraña á las radicadas allí, que mira bajo otros aspectos esta cuestión.

Concluyo, Excmo. señor, pronunciándome con todo entusiasmo por que se construya la línea férrea de Huancayo á Ayacucho, que realizará una de las más grandes aspiraciones del departamento. (Aplausos.)

El señor Vidalón. Ministro de Fomento.—Excmo. señor: Después de cuanto han expuesto los honorables señores Solar, Falconí, Ruiz, Barreda y Vivanco, casi nada tengo que agregar en apoyo del proyecto que se discute, y sólo tengo que limitarme, muy brevemente, á aclarar algunas de las observaciones formuladas.

Es muy fácil, Excmo. señor, discurrir con argumentos de efecto, partiéndose de bases falsas.

Toda la argumentación del H. señor Zegarra se contrajo á dos puntos esenciales y en los que ha partido efectivamente de bases falsas.

Nos ha planteado en primer lugar SSA. que es prematuro proyectar el ferrocarril de Huancayo á Ayacucho, cuando aún no está conocida la extensión de la línea que debe recorrer el ferrocarril del Cerro de Paseo á Ucayali, y que por lo tanto siendo desconocido ese plazo no pueden hacerse cálculos seguros sobre las cantidades sobrantes del servicio de la subvención á la línea del Ucayali, con que puedan contarse para la construcción del ferrocarril de Huancayo á Ayacucho. Pero, Excmo. señor, es de la base de la extensión de esa línea de que debe partirse para hacer apreciaciones sobre las cantidades sobrantes disponibles para el objeto que se persigue?

Es del servicio de la cantidad fija sobre dos millones de libras que se designan para la construcción de la línea al Ucayali de que hay que partir para dicho cálculo.

Sabemos que de los tres millones de libras del empréstito, se des-
tan dos millones de libras para el ferro-

carril al Ucayali y de 475.000 libras para el del Cerro de Pasco y que por lo tanto queda un sobrante de 525.000 libras del empréstito que se pueden emplear para atender nuevas necesidades.

La base sustentada en el contrato Mac Cune nos da el convencimiento de que en 1908 no habrá de hacerse ningún servicio, porque si se ha señalado un año para los estudios y la ejecución de la obra comenzará en agosto de 1908, es evidente que no habrá de hacerse ningún desembolso en todo ese año de 1908, sino desde el primer semestre de 1909, por lo tanto queda expedita en 1908 toda la cantidad asignada en el presupuesto para los ferrocarriles ó sea Lp. 200.000 completas.

En seguida viene la deducción de las cantidades sobrantes en relación con lo que corresponda proporcionalmente por las secciones que vayan concluyéndose; pues ya he dicho que se dividirá la línea del Ucayali en secciones una vez conocidos los estudios y por lo tanto la extensión de esa línea.

El cálculo en este punto bien puede dar lugar que en unos semestres tenga que dar poco más ó poco menos que en otros, pero al final de la jornada en el completo de los cinco años, el resultado tendrá que ser más ó menos lo mismo.

Ha dicho el H. señor Coronel Zagarra que el ferrocarril de Huancayo á Ayacucho comprende una extensión de 750 kilómetros y bajo este concepto la ha comparado con la línea de Ayacucho á Ica que tiene 300 kilómetros. Por supuesto ante tanta diferencia de distancias, cualquiera tendría que inclinarse por la segunda línea y tendría que convenir en que en realidad tiene que ser más costosa la línea de Huancayo á Ayacucho que la de Ayacucho á Ica. Pero esa base es falsa; porque los 750 kilómetros á que se refiere Ssa., son el resultado de las sumas de las distancias de las tres rutas que el Director del cuerpo de ingenieros de caminos planteó ante la consideración del ingeniero comisionado para el reconocimiento del trazo, á fin de que por todas ellas hiciera el reconocimiento técnico; de manera que la suma total de las distancias de tres líneas distintas, le ha servida al señor Coronel Zaga-

rra para hacer su argumento y llevar al ánimo de la H. Cámara que la línea de Huancayo á Ayacucho es más extensa y más costosa que la otra con la cual la compara. La línea efectiva que se deduce de los reconocimientos practicados por el ingeniero Weber, es de 260 kilómetros y ha sido la escogida por las consideraciones indicadas en el mismo informe, la que todavía es un poco más extensa que otra línea que se pueden trazar para unir Huancayo con Ayacucho, que arroja 235 ó 240 kilómetros.

De manera, Excmo. señor, que cuando yo pongo á la consideración de la H. Cámara, de una manera manifiesta, ostensible é irrefutable que la base de que ha partido Ssa. es falsa, me parece que el argumento en que se fundó queda destruido por completo.

Una vez hecho, Excmo. señor, el arreglo del Gobierno con la Peruvian y una vez verificado el contrato que ayer sancionó la Cámara de Senadores, celebrado con el señor Mac Cune, no queda la menor duda de que quedarán fondos disponibles con aplicación inmediata, fondos que por tal razón pueden ser considerados, como muy bien lo ha dicho el H. señor Barreda, como extraordinarios, son fondos que podemos aprovechar ahora por la sencilla razón de que todavía no tienen aplicación inmediata.

La ley de 30 de marzo de 1904 contempla un plan verdadero de construcción de ferrocarriles y señala los ferrocarriles determinados sobre los cuales debe procederse á la ejecución y de aquellos sobre los cuales deben hacerse los estudios. Naturalmente cuando esa ley se coloca en la base de la cantidad con que puede contar para la realización de este plan ferroviario, esto es de las Lp. 200,000 anuales, no podía disponerse la construcción de todos los ferrocarriles que señalaba esa ley como necesarios y dispuso la construcción de los más urgentes y que se hicieran los estudios de aquellos otros que debieran seguir á la ejecución de los primeros. Si, pues, Excmo. señor, como resultado natural del sistema que contempla la ley de 30 de marzo de 1904 tenemos fondos disponibles ó sobrantes, no es natural, no es lógico, que el Gobierno emprenda la construcción

de los otros ferrocarriles que están señalados en esa ley? Esta es la consecuencia natural de un procedimiento administrativo, que se reduce á dar cumplimiento exacto á una ley vigente. ¿Acaso propone el Gobierno algo nuevo? En este punto el Gobierno no hace sino seguir la mente del Congreso. El Congreso ha contemplado ya esos ferrocarriles como necesarios y como preferentes por lo que los consideró en esta ley, y por consiguiente, el Gobierno cumple con un deber al someter á la consideración del Congreso el proyecto de que hoy trata la H. Cámara.

Pero á parte de esta consideración que no es sino la lógica natural que se desprende de la mencionada ley de 30 de marzo de 1904, han entrado también en el ánimo del Gobierno otras consideraciones, las mismas consideraciones que indudablemente fueron las miradas por el Congreso cuando dictó esta ley de 30 de marzo de 1904; es decir, todas aquellas que tendría el Congreso entonces para preferir en esa ley el ferrocarril de Huancayo hasta el Cuzco. Dentro de esa ley podían tomarse de los fondos sobrantes que quedasen, empleándolos en hacer de esa línea de Huancayo al Cuzco la sección de Huancayo á Ayacucho. Y antes de que me olvide, voy á referirme Excmo. señor, á otro argumento del H. señor Coronel Zegarra, quien nos decía y lo dirá ahora con más razón, de que si abogo tanto por la ley de 30 de marzo de 1904, ¿cómo es que para ser lógico no se ha ocupado el Gobierno de preferencia de las líneas del norte y del sur que deben unir la costa con el Oriente peruano? Esta es la favorita de S.Sa., con muy justa razón desde luego, de Paita al Marañón que es la del norte y del Cuzco al Madre de Dios, que es la del sur. Pero, Excmo. señor, si nosotros no contamos sino con estos fondos, que están perfectamente descritos en los dictámenes de las respectivas Comisiones, bajo los estrechos límites de un millón de libras, ¿podríamos abordar la ejecución de uno de esos ferrocarriles de tanta entidad?? Para eso, sería necesario, que tuviéramos sobrantes cuando menos dos millones de libras. Por lo tanto S.Sa. comprenderá que el Gobierno tenía que preferir en este caso, la

sección Huancayo-Ayacucho para la que alcanzan los fondos disponibles.

Ahora, Excmo. señor, si queremos tratar esta cuestión bajo el aspecto planteado por el honorable señor Alvarez Calderón, la verdad es que, en cierto modo, salimos de los límites del debate; pues estamos discutiendo un proyecto concreto de línea férrea de Huancayo á Ayacucho, y me parece que no es la oportunidad de tratar de la importancia de otras líneas, que si la tienen, deben ser atendidas también en su oportunidad y como se pueda.

Tengo motivos de verdadera simpatía por el departamento de Ica, donde he pasado los mejores años de mi vida y donde tengo vastas y extensas relaciones; de manera que yo como el honorable señor Alvarez Calderón, tendría muchísimo gusto de que pudiera contemplarse alguna forma en la que se pudiera llevar adelante la construcción del ferrocarril á Ica; pero no descartando ni obstruyendo otro ferrocarril que ya se ha planteado á la consideración del Congreso por las circunstancias que yo he indicado.

Por las mismas razones que he expuesto, debe estimarse lo que voy á decir como una expresión verdaderamente imparcial de mi parte. Yo creo, Excmo. señor, que haciéndose una comparación entre las líneas de Huancayo á Ayacucho y de Ica á Ayacucho, hay que optar por la primera. Entre Ica y Ayacucho, no tenemos más pueblos que Ica y Ayacucho, todo el intermedio es vacío, no hay poblaciones ni siquiera haciendas.

El señor Capelo.—(por lo bajo) Por lo mismo hay que hacer el ferrocarril.

El señor Ministro.—(continuando) El Sr. Capelo nos dice que por esta misma razón conviene hacer el ferrocarril, que por lo mismo que hay ese desierto, hay necesidad de ver la manera de poblarlo, de darle vida por medio de un ferrocarril; yo respeto mucho las opiniones y conceptos del Senador por Junín; pero me parece preferible hacer el ferrocarril cruzando los pueblos, por que así se va á beneficiar todos ellos, y entre Huancayo y Ayacucho hay numerosos pueblos de importancia dentro de la zona trazada para este ferrocarril, zona que es de inmensa producción en todo orden, especialmente minero, agrícola y ganadero.

Desde el comienzo de la línea al salir de Huancayo cruza muchos pueblos importantes de la misma provincia, va la línea por Izcuchaca, población importante y sigue adelante por los pueblos de Moya, Huando, Acoria, Huancavelica, capital del departamento, Lircay, Acobamba, Caja, Julcamarca y Huanta.

Además de estos pueblos principales, atravesará por otros de menor importancia y por multitud de haciendas que hoy mismo son centro de gran producción sin tomar más impulso por falta de facilidades de vías de comunicación.

Por otro lado, Exemo. señor, hay necesidad como ya se ha manifestado por varios honorables Senadores, de que vaya la línea férrea continuada desde la capital de la república hasta el Cuzco y eso es indispensable. Hay algo más, si no continuase la línea de Huancayo á Ayacucho, la línea de Oroya á Huancayo dejaría de tomar todo su desarrollo.

Los minerales de Huancavelica se llevarán á Huancayo; pero esa exportación se incrementará cuando avance el ferrocarril, porque Huancavelica es un centro minero de gran importancia y cuando esta riqueza se explote debidamente tendrá tanta importancia como el Cerro de Pasco y Yauli.

Hoy no se puede trabajar en Huancavelica sino metales de alta ley; pues los minerales de menor ley no dejan cuenta por los fuertes fletes que hoy se pagan por el lado de Ica ó por el de la Oroya.

Yo creo, pues, Exemo. señor, que si bien es verdad que debe considerarse como muy importante el ferrocarril entre Ayacucho é Ica no debemos desestimar el ferrocarril de que estamos tratando. Yo creo que el H. señor Alvarez Calderón no insistirá en su propósito de que se abstenga la Cámara de conocer de este ferrocarril y aplaze el asunto. Esto no traería provecho ni á la línea de Huancayo ni á la que su señoría patrocina.

Por estas consideraciones, espero que el honorable Senado prestará su aprobación al proyecto en debate.

El señor Coronel Zagarra.—Voy á hacer una rectificación. Desde luego admiro el talento de abogado que despliega S.Sa. en pró de las causas que defiende; pero debo princi-

piar por decirle, que yo no he tomado las distancia del ingeniero Weber por las tres rutas recorridas para sumarlas; yo he sumado la distancia del Callao á la Oroya, doscientos veinte y dos; de la Oroya á Huancayo ciento cuarenta; y de Huancayo á Ayacucho trescientos kilómetros para comparar la suma, seiscientos sesenta con la distancia que hay de Ayacucho á Ica trescientos de Ica á Pisco setenta y cuatro kilómetros. S.Sa. tacha los 300 kilómetros que he señalado entre Huancayo y Ayacucho, los que S.Sa. fija en 260: eso no va á formar mucha diferencia, tan sólo 40 kilómetros que sólo disminuirían el flete en dos soles, en treinta y tres, á treinta y uno siempren subsisten los fletes comparativos del treinta y uno y diez ocho soles, entre las dos rutas.

Respecto á que todo está basado en hipótesis, insisto en ello; por los sobantes de Lp. 550.000 del empréstito los considero hipotéticos, por que no sabemos si podrá verificarse el empréstito, ni las condiciones de los mercados, cuando se quiera lanzar; y si sobreviene situaciones como las actuales que debido al gran fracaso del mercado de New York, éste ha repercutido en Londres y demás mercados monetarios y sería difícil colocar ese empréstito.

Respecto á lo que dice su señoría de la ley de 1904, debo recordarle que ella señala sólo los estudios de Huancayo á Ayacucho, no su construcción.

La ley señala en su artículo 15, inciso A, lo que preceptúa: el estudio de la línea de Huancayo al Cuzco; inciso B y C, los estudios en el norte y el sur al Marañón y al Madre de Dios; pero además hay un artículo 16, que autoriza al Gobierno para ~~comprender~~ la construcción de ferrocarril que su señoría titula preferido por mí, de Paita al Marañón y por esto, sin duda S.E. hizo mención especial en su mensaje último al Congreso de lo que se preocupaba por garantizar los capitales para estas obras.

Hechas estas rectificaciones, debo declarar que á pesar de la brillante defensa que ha hecho su señoría del proyecto, yo siempre insisto en considerar prematura la resolución de este asunto, y que sería mejor tener en la próxima legislatura los estudios definitivos comparativos de estas vías de Ica á Ayacucho y de este

lugar á Huancayo, para pronunciar-nos de una manera definitiva sobre cual de ellos merece la preferencia. y q' sobre todas estas consideraciones debe prevalecer la de la preferencia que la ley señala al ferrocarril de Paíta al Marañón

El señor Alvarez Calderón.— Voy á contestar brevemente á la cortes invitación del señor Ministro. Ante todo debo manifestar que no ha obrado en mi espíritu un limitado sentimiento de interés regional para defender la preferencia de la ruta de Ayacucho á Ica sobre la que se proyecta.

Como representante por el departamento de Ica mi deber es defender sus intereses; pero antes de los intereses locales están los intereses nacionales y yo no habría defendido el interés del departamento de Ica si este pudiera ser contrario al interés nacional. He expuesto mis opiniones porque estoy profundamente convencido de que el Perú antes que ferrocarriles de orden militar á estratégico, necesita ferrocarriles de orden económico.

De ninguna manera con esta idea podría obstruir la realización de un plan ferroviario como el que persigue el Gobierno, plan cuya importancia reconozco, así como aplaudo el interés patriótico que lo anima y el entusiasmo y energía con que persigue la satisfacción de esta necesidad tan importante para el país. Pero planteada la cuestión por el dictamen de minoría respecto á la prelación, al concepto de necesidad preferente que pudiera existir entre las dos vías que se proponen, he expresado mi opinión con franquezo y lealtad, porque creo que de esa manera contribuyo en mi esfera de acción como representante al acierto con que deben resolverse los asuntos de interés nacional.

No habría deseado que mi voto fuera contrario al proyecto del Gobierno para llevar adelante el plan que ha concebido.

He expresado mi opinión, y desearía saber si los argumentos expuestos son suficientemente fundados, para que el señor Ministro los acepte y se logre de esta manera, que las sumas disponibles con que se cuenta para estas obras tengan la mejor inversión.

El señor Ministro manifiesta que la conclusión del dictamen de minoría que yo he apoyado nos llevaría únicamente al aplazamiento del

asunto, porque no es una conclusión concreta; pero esa conclusión sería fácil de proponer y formularse si el señor Ministro manifestara disposición para aceptarla. En ese caso yo la formularía inmediatamente y en términos tan precisos como él los desee; yo la formularía, pero del curso de su señoría deduzco que no ha estimado suficientes las razones expuestas para que el Gobierno se resuelva á aceptar una proposición de ese género, sino muy al contrario, parece que predomina en su señoría su primitiva idea, que se funda en el convencimiento de que con ella servirá un interés importante, que, á su juicio, debe predominar sobre los otros intereses que hemos expuesto, y que, además, cree que con este proyecto no hace sino cumplir la ley de 30 de marzo de 1904.

El señor Ministro se ha servido apelar á mis sentimientos patrióticos para que no obstruya con una moción de aplazamiento la dación de esa ley; yo no tengo, Excmo señor, propósito de obstrucción, ni de impedir que se construya esa línea; lo que deseo es que el plan de ferrocarriles del Perú se fije y establezca con acierto, en su orden preferencial, según su importancia, y los beneficios que están llamados á producir. Esta línea de Huancayo á Ayacucho es, á mi juicio, un ferrocarril principalmente de orden político y estratégico, y creo que el Perú no está aun en condiciones de atender de preferencia á estos servicios, posponiendo la construcción de ferrocarriles que puedan dar rápido y positivo desarrollo comercial, agrícola y minero á los departamentos del interior, que todavía no tienen salida directa y barata al mar.

Ese es todo mi propósito; de manera que para mi la situación es simplemente esta: creo que el ferrocarril que el Gobierno propone es un ferrocarril importante, de gran interés público, pero que la línea que se ha señalado en el dictamen de minoría es de interés preferencial más inmediato, y producirá mayores beneficios para el país. Por lo demás, una y otra son importantes. Si nosotros hubiéramos podido llevar al convencimiento del señor Ministro la idea de abandonar el plan que propone, nuestras aspiraciones serían colmadas; pero no hemos podido convencerlo y yo, por mi parte, veré con mucho gusto que se cons-

truya esa línea, porque no soy enemigo de ningún ferrocarril.

El señor **Solar**—Excmo señor: he expuesto ya, con la extensión que permite el corto tiempo que resta para clausurarse la legislatura, las razones que he tenido para apoyar la conclusión del dictamen de la Comisión en mayoría, á fin de que se proceda á la construcción del ferrocarril de Huancayo á Ayacucho en la forma propuesta por el Poder Ejecutivo; pero las observaciones hechas por el H. señor Alvarez Calderón, apoyadas en parte por el Senador por Piura, han presentado un punto nuevo en el debate, sobre el cual deseo insistir para dejar establecido con toda claridad que la ejecución de la obra del ferrocarril de Huancayo á Ayacucho, satisface de una manera amplia aquellos intereses comerciales de que han hablado sus señorías. El H. señor Alvarez Calderón, contempla este problema bajo sus dos aspectos: el político, interno y externo, á que yo me referí en mi anterior discurso, y bajo el punto de vista comercial, deduciendo del estudio de estos dos extremos la conclusión de que es más conveniente para los departamentos de Huancavelica y Ayacucho, una línea férrea que baje directamente á la costa y no la línea que continuando el ferrocarril que ha llegado hasta Huancayo, deba unir este punto con Ayacucho. Es indudable. Excmo señor, que es mejor y más conveniente para el desarrollo industrial y comercial de cada departamento un ferrocarril propio, como sería más conveniente también y más cómodo un ferrocarril para cada pueblo y hasta para cada individuo si fuera posible. En orden á los servicios de navegación á todas luces necesario, también, que el país cuente con una compañía nacional de vapores, como la que se ha organizado y si posible fuera de desear sería que cada pueblo tuviera su flotilla propia y cada particular posea un yate para darse todas las facilidades y comodidades de la vida. Pero, Excelentísimo señor, lo mejor es enemigo de lo bueno, en muchos casos, y en el presente no es posible sostener la prelación de una línea que va á satisfacer exclusivamente intereses de determinada zona, sobre otra que además de asegurar el desenvolvimiento industrial y comercial de esa misma zona, llenará otras exigencias nacionales de mayor trascendencia.

Como he dicho ya, Excmo señor y lo han manifestado del mismo modo los señores senadores, que sostienen la conveniencia de este proyecto, se trata de una obra eminentemente nacional que va á resolver problemas, además de industriales y de comercio, de política interna, porque constituirá un factor importantísimo para la conservación del orden público y de seguridad exterior, porque cuando este ferrocarril vaya hasta el Cuzco y Arequipa, será de gran importancia para la seguridad de nuestras fronteras meridionales. Este ferrocarril es así mismo un elemento poderoso de unidad nacional, porque considero que es absolutamente indispensable construir en el Perú cuantas líneas férreas estén al alcance de nuestra potencia económica, á fin de establecer una verdadera red ferroviaria, que partiendo de la capital, vaya á las regiones más remotas de nuestro territorio, pues sólo así podremos constituir una sólida y próspera nacionalidad de lo que hoy es todavía un país en formación.

(Grandes aplausos).

Además de todas estas excelencias de carácter nacional perfectamente indiscutibles, ese ferrocarril viene á satisfacer necesidades amplias en el orden comercial é industrial de los departamentos que va á cruzar.

Respecto á este punto, el H. señor Capelo ha pretendido demostrar, lo mismo que el H. señor Zegarra, que este ferrocarril no puede prestar el auxilio que se pretende á las industrias de los departamentos de Huancavelica y Ayacucho, por cuanto el flete no permitirá la fácil exportación de sus productos.

Su señoría, el senador por Piura, ha hecho un cálculo un tanto exagerado sobre lo que costará el flete de Ayacucho al Callao; pero aceptando como exacto ese cálculo y siguiéndolo en su argumentación, tendríamos: que siendo la distancia entre Ayacucho y el Callao de 600 kilómetros próximamente y estimando el flete en cinco centavos por tonelada métrica y por kilómetro, resultaría al rededor de un sol cincuenta por quintal.

Bien, Excmo señor, si Su Señoría cree que con este flete se hará imposible la exportación de minerales, es preciso que rectifique su juicio al respecto, pues debe saber, que hoy se paga cuatro soles por quintal hasta Pisco, de modo que si con este fi-

te solo pueden exportarse minerales de 80 marcos, á lo menos por cajón, cuando no se pague sino uno cincuenta podrá explotarse minerales de baja ley, y resultarán beneficiadas esas zonas, asegurándoseles el desenvolvimiento de su riqueza minera.

Hay algo más que no se ha contemplado en el debate y que tiene grandísima importancia. Como se sabe muy bien, en el contrato con Mac Cune se obliga éste á la construcción de un ferrocarril que parta del Cerro de Pasco á la costa, que yo considero de ejecución improbable, porque en estos momentos se está estudiando la electrización del ferrocarril de la Oroya al Callao, para cuya obra se necesita un capital relativamente pequeño, y la cual no permitirá ya construir la otra línea del Cerro de Pasco á la costa.

Si según los cálculos que dejo hechos, debe pagarse de Ayacucho al Callao un flete de uno cincuenta por quintal, que permite suficientemente desarrollar la industria minera, realizada la electrización de la línea de la Oroya, desde ahora puede asegurarse será posible una pequeña rebaja que no será menos de un 20 ó 30 por ciento; por consiguiente, quedaría esta sección de la República en la misma condición en que estará el Oriente Peruano con el ferrocarril que ha de hacerse, de conformidad con la ley que aprobó ayer la Cámara; esto es: con fletes ínfimos, verdaderamente proteccionistas de las industrias y del comercio.

Las razones expuestas manifiestan con toda evidencia que se trata no solo de emprender una obra de utilidad regional, sino un ferrocarril eminentemente nacional que se debe construir á todo trance y á costa de todo sacrificio (aplausos).

El señor Capelo.—Es profundamente deplorable que en asuntos de este carácter se introduzcan consideraciones de orden político, militar ú otras análogas que nada tienen que ver con el asunto, y más deplorable todavía que se haga llamamiento al sentimiento patriótico, en asuntos en que no hay ni tirios ni troyanos, en asuntos en que la razón fría debe juzgar. ¿Creen por ventura los señores que han hecho argumentos patrióticos, que nosotros somos menos patriotas que ellos? ¿A qué vienen esas declaraciones sentimentales? Este asunto debe

tratarse con la frialdad mayor, es cuestión de sumas y restas, yo creo que el Gobierno ha sumado y restado mal, pero que puede sumar y restar bien; mi propósito no es sino hacer que vuelva á sumar y á restar y confío en el resultado de la operación. Esto es todo. Tenemos que contemplar hechos y razones que se imponen como dos y dos son cuatro.

Se ha tratado de hacernos argumentos que yo llamaría oscurecientes: yo diría que se ha tratado de echarnos tierra á los ojos; se ha tratado de demostrar que trescientos kilómetros es más largo que 600.

Y cómo es posible que aceptemos esas conclusiones? Aunque se nos hable con palabras de oro esmaltadas con brillantes, aunque se gasten todos los talentos, trescientos es menor que 600, y una mercadería que tiene que salir de Ayacucho para ganar la costa con Pisco recorre la mitad del camino que si se fuera por Huancayo.

Esta es una cuestión tan sencilla y elemental que no hay más que hacer sumas. Todos sabemos que de la Oroya á Huancayo hay doscientos veinte kilómetros, de Huancayo á Ayacucho 140 y de Ayacucho á Ica hay 300 kilómetros en números redondos, y lo que se necesita es demostrarle á un ayacuchano que ganaría plata mandando sus mercaderías por una línea de 600 kilómetros en lugar de mandarlos por una de 300 (aplausos). Esto no es posible; y perdería su tiempo el señor Solar al entrar en argumentos sobre las tarifas, impugnando al señor Coronel Zegarra porque había tomado los números equivocados; que no era así, que era así. Indudablemente el señor Coronel Zegarra tomó los números equivocados, los tomó muy bajos; porque el señor Barrera dijo 5 centavos por kilómetro y no es cierto; esos 5 centavos son para papas ú otras cosas, pero no para minerales; porque expresamente dice que los minerales de calidad superior pagarán fletes específicos, de manera que no se consuele. Su Señoría el señor Solar con ese sol cincuenta centavos, porque los fletes son específicos y tan son específicos que los minerales de cierta riqueza que se traen de Yauli ó del Cerro de Pasco á la costa le pagan á la Empresa del Ferrocarril, un tanto por ciento sobre el valor de ellos; de manera que el dueño de los mine-

rales paga el delito de haber encontrado minerales ricos y la empresa del ferrocarril no viene á ser una empresa de trasportes, sino una empresa asociada. Esto es monstruoso, pero es verdad. Pues esos mismos fletes se van á pagar por la línea de Ayacucho á Huancayo, de manera que no se consuele Su Señoría con ese sol cincuenta.

Para que vea lo monstruoso del asunto, voy á tomar los 5 centavos; estos 5 centavos, multiplicados por 300 dan S. 15 y multiplicados por 600 dan 30 soles, y yo creo que á ningún ayacuchano se le convencerá de que ha de enriquecerse pagando Lp. 3 en lugar de libra y media, por el transporte de mercaderías á la costa, tan solo por darse el gusto de pasar á la Oroya, y como los fletes no son de cinco centavos, sino que son fletes específicos, se vendrá á ir á la consecuencia monstruosa de que la tonelada de minerales transportada de Ayacucho á la costa vendrá á costar Lp. 6, y digo yó ¿esto es desarrollar las riquezas del departamento de Ayacucho, favorecer el progreso del país?

¿Es racional, es conveniente que el dinero del Estado, no abundante sino escaso, una fortunita que nos hemos sacado, por una suerte, la empleemos tan malamente? Yo creo que el Gobierno lo que tiene que hacer es m'rar este asunto con toda frialdad, como yo creo que deben verse los asuntos del Estado; y tan creo esto y lo deseo que siendo representante por el Departamento de Junín, no me he llevado del argumento regional de que la vía de Ica á Ayacucho perjudica los intereses de Huancayo, que forma parte de ese departamento. Yo no le hago daño á Huancayo, porque el bien general no le hace daño al particular. Además, yo soy senador por Junín y representante de la República entera, y por eso sostengo lo que creo conveniente; por eso no me fijo en estos detalles; se vá á gastar el dinero del Estado que representa sacrificios, contribuciones, sea llegada mala ó buenamente, nosotros los representantes, los SS. ministros, el Jefe del Estado, no estamos obligados todos á contribuir de la mejor manera posible á emplear ese dinero debidamente? Y me parece que lo menos que el Gobierno puede hacer al respecto es revisar sus operaciones, revisar sus cálculos, tener en cuenta de todos modos las razones

que le damos con la mejor buena fé, y no debe olvidarse que no tiene estudios hechos de la línea de Huancayo á Ayacucho; lo que tiene hecho es un estudio preliminar, como acostumbra hacerlo el cuerpo de ingenieros, al que se manda hacer un estudio de esa clase, en el que naturalmente no ve más que por una parte hay piedra y por otra parte tierra y hace el estudio en seguida. Bien sabemos que poco valor tienen esos estudios, porque quien los hace defiende su personalidad profesional poniéndole el nombre de estudios preliminares. Así, la línea de Huancayo al Cuzco, en estudio preliminar está estipulado su valor en un millón de libras, y en estudio definitivo su valor será de dos millones de libras. Este es el hecho, Exemo señor; de manera que cuando se habla del estudio definitivo de la línea de Huancayo á Ayacucho su valor será no menor de dos millones de libras, y yo voy á hacer una ligera apreciación numérica que llevará al ánimo del Señor Ministro la idea de que por lo menos no estoy alejado de la verdad.

La distancia entre Huancayo y el Cuzco estamos de acuerdo en que no es menor de trescientos kilómetros; esos trescientos kilómetros de terrenos rocallosos, difíciles, exigirán para la implantación de la línea, túneles, puentes de fierro y demás obras indispensables para una línea de esa especie. Ahora bien, el precio de una tal línea no puede ser menor de unas seis mil libras por kilómetro, ya que estamos de acuerdo que una línea en pampa llana como la de aquí á Huacho cuesta treinta mil soles el kilómetro, y como alguien ha dicho, creo que el H. señor Solar, que parece que no alcanza esa cifra, que necesita pagarse más de tres mil libras por kilómetro; por consiguiente, no exagero en decir que esa línea llevada por terrenos rocallosos no pueda costar menos de seis mil libras el kilómetro y siendo trescientos kilómetros suman dieciocho millones de soles. Véase, pues, que no ando lejos al decir que costará veinte millones. Y si tomamos el presupuesto formado por los ingenieros del Gobierno para la línea de Jauja á Huancayo, que estará situada en pampa llana y que se ha avaluado su precio como en cincuenta mil soles el kilómetro, verá SSa. que ese mismo cuerpo

de ingenieros de caminos puede pedir que se fije el precio en diez mil libras por kilómetro; de manera que el precio no es imposible que llegue á treinta millones de soles; en fin, esto como digo no es imposible, pero sí aseguro que no bajará de veinte millones de soles. Yo no avanzo más respecto á este punto. El Gobierno tiene á sus órdenes un cuerpo de ingenieros que lo podrá ilustrar; puede mandarlos á hacer los estudios, puede mandar cuarenta ingenieros dividiendo esa línea en diez trozos con cuatro ingenieros para cada uno, y tener en tres meses los estudios definitivos. Lo único que ruego al señor Ministro de Fomento, es que al mismo tiempo que mande cuarenta ingenieros á estudiar la línea de Huancayo á Ayacucho, mande también cuatro á estudiar la línea de Ica á Ayacucho. Yo estoy seguro de que si se hace esto, cuando el señor Ministro tenga en su mesa los estudios de ambas líneas, él mismo encontrará preferible que se haga el ferrocarril de Ica y no el de Huancayo, porque no es posible. Si me equivoco, si resulta infundado lo que sostengo, si resulta que el ferrocarril de Huancayo no cuesta sino diez millones y el de Ica más, está bien.

Yo me conformaría, pues, con que á lo aprobado en la Cámara de Diputados, se agregase esto: autorízase al Gobierno para resolver, previos los estudios que haga de las líneas de Huancayo á Ayacucho y de Ayacucho á Ica; porque yo no desearía sino que antes de contratar esta línea el Gobierno mande hacer los estudios de las dos líneas á que me refiero y después de compararlos, adoptar la resolución del caso; porque sí como comprendo que los representantes de Ayacucho han apoyado el propósito del Gobierno porque, como se dice, á caballo regalado no se le mira el diente, yo, representante de Ayacucho, si el Gobierno me ofreciera ese ferrocarril, le diría: gracias, yo lo acepto con mucho gusto cualquiera que él fuese; pero si el Gobierno me dijese que me daba el ferrocarril á mi elección, yo le diría: me conviene más el de Ica. Y tan es esta mi manera de pensar que yo, que estoy impugnando este proyecto, no votaré en contra porque á nada conduciría que lo hiciera, si no puedo ha-

cer sino lo que el Gobierno propone, acepto; votaré por el proyecto, no me queda otro camino; pero sí, hago todo lo posible para que el Gobierno eche una mirada hacia el lado de Ica, hago todo lo posible para que el Gobierno estudie ambas rutas y después resuelva.

Deseo únicamente que en esa resolución se agregue algo que diga que el Gobierno antes de contratar la línea, haga hacer los estudios de la línea tanto de Ayacucho á Ica como á Huancayo.

Es todo lo que pido, que se agregue ese renglón á la autorización al Gobierno, que no se le amarre las manos, sino que se le deje libre para que resuelva después de estudiarlas, cuál es la línea que debe preferirse.

El señor **Falconí**.—Excmo. señor: Las observaciones de mi distinguido compañero el H. señor Capelo, me obligan nuevamente á hacer uso de la palabra, para declarar que pronunciándome en mi disertación anterior por el ferrocarril en debate, no procedí guiado por un criterio regional, como lo supone, sino inspirado en altos intereses nacionales, contemplándome, tanto como Ssa. antes que representante por Ayacucho, Senador de la República.

No entró, pues, ni abrigo en mi ánimo ninguna idea estrecha ni menos propósito egoísta, al interesarme por la ruta de Huancayo á Ayacucho, sino su pronta cuanto fácil ejecución, pues reputo desgraciados los Gobiernos y los Congresos, que aprecian las vías férreas por sola su fase mercantil ó productiva cuando el progreso y la cultura, su inevitable corolario, reclama el sitio de honor que le corresponde, en Estados que tienen la conciencia de su propia dignidad.

He optado por el proyecto materia de este sugestivo debate, precisamente y vuelvo á repetirlo, impulsado más que por las conveniencias de mi departamento, en las del país en general, más que en el provecho positivo, de Ayacucho, en los para mí, sagrados intereses de la República.

Véase, pues, que estoy desnudo de egoísmos y preferencias, preven- ciones y egoísmos que no cuadran bien en individuos, que como el que habla, forman parte, aunque in-

merecidamente, de uno de los Poderes Públicos, que deciden sobre los destinos de la Nación entera.

El señor Ruiz pidió la palabra.)

El señor Presidente.—Quedarán con el uso de la palabra para la sesión de mañana los señores Echeopar y Ruiz que la han solicitado.

—Siendo la hora avanzada, S. E. levantó la sesión.

Por la Redacción.—

Manuel M. Salazar.

65a. Sesión de la mañana del viernes 25 de octubre de 1907

Presidencia del H. Sr. Dr. Barrios

Abierta la sesión con asistencia de los honorables señores Senadores: Carmona, Ruiz, Alvarez Calderón, Aspíllaga, Barreda, Carrillo Coronel Zegarra, Ego Aguirre, Elguera, Echeopar, Fernández, Ferreiros, García, Ganoza, Lorena, Luna, Moscoso Melgar, Peralta, Quetzada, Revoredo, Reinoso, del Río, Ríos, Rivera, Rojas, Santa María, Salcedo, Samanez, Seminario, Solar Trelles, Valencia Pacheco, Vivanco Ward J. F., Castro Iglesias y Matto, Secretarios, se leyó el acta de la anterior y fué aprobada.

Se dió cuenta de un dictamen de la Comisión Principal de Presupuesto en el pliego de ingresos del Presupuesto General para 1908.

PEDIDOS

El señor Moscoso Melgar pide que se oficie al señor Ministro de Hacienda, con acuerdo de la H. Cámara, haciéndole presente la delicada situación porque atraviesa el departamento de Arequipa, debido á la falta de numerario para las transacciones comerciales, á fin de que se sirva dictar las medidas convenientes para aliviar esa situación que amenaza producir una crisis económica.

S. E. atendió el pedido.

ORDEN DEL DIA

Pliego de ingresos del Presupuesto General.

El señor Secretario dió lectura al oficio y dictámenes que siguen:

H. Cámara de Diputados.

Lima, octubre 24 de 1907.

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

En copia, me es honroso enviar á V. E., para su revisión por el H. Senado, el dictamen emitido por la Comisión Principal del ramo, en el pliego de ingresos del Presupuesto General de la República, para el próximo año de 1908; el cual ha sido aprobado por la H. Cámara de Diputados, conforme aparece en los documentos á que hace referencia la aludida Comisión y que también acompaño á V. E., para su conocimiento y el del H. Senado

Dios guarde á V. E.

J. M. Manzanilla.

Comisión Principal de Presupuesto de la H. Cámara de Diputados.

Señor:

Vuestra Comisión ha estudiado el pliego de ingresos del Presupuesto General de la República, remitido por el Poder Ejecutivo para el año próximo; y pasa á emitir el dictamen que se le ha pedido en los términos siguientes:

Dicho pliego viene presupuesto con la suma de Lp. 2.866.156.1.00 que arroja con relación al del presupuesto vigente un mayor ingreso de Lp. 186.889.5.81.

Como las cifras consignadas en el pliego materia de este estudio, no son sino previsiones; vuestra Comisión como medio de aproximarse en cuanto es posible á la exactitud numérica de lo que en el próximo año deben producir las rentas públicas, se ha constituido en las diversas oficinas de Hacienda, con el objeto de estudiar los datos estadísticos últimamente recogidos, para saber así lo que probablemente producirán en el próximo año dichas rentas y hacer las rectificaciones respectivas.

De este estudio resulta que deben considerarse como cifras mayores las rentas siguientes:

Aduanas marítimas

Derechos de importación incluso el adicional.	£ 1.081.321.6.06
Derechos de exportación.	2.197.0.00
Derechos de comisos.	550.0.00