

Zamalloa, del tiempo que le falta para cumplir su condena”.

—Asimismo, se aprobó por 20 balotas blancas, el proyecto de resolución Legislativa, venido en revisión, por el cual se indulta al reo Antolín Quijano, del tiempo que le falta para cumplir su condena.

—Puesto al voto el proyecto remitido por la Colegisladora, en virtud del cual se indulta al reo Alejandro Miranda, del tiempo que le falta para cumplir su condena, fué aplazado, por haberse obtenido solo 11 balotas blancas contra 9 negras.

—Después de lo cual el señor Presidente levantó la sesión.

—Eran las 7 y 35 p. m.

Por la Redacción.

Gmo. J. Amésquita.

37a. sesión del Martes 21 de Setiembre de 1926.

Presidencia del señor Enrique de la Piedra

Abierta la sesión a las 5 y 35 p. m., con asistencia de los señores Senadores: Alvarez. Arana, Caverro, Cáceres, Casanave, Cornejo, Curletti, Chueca, Ego Aguirre, Fernández, Fernández Dávila, Franco Echeandía, Gonzales Orbegoso, Landázuri, La Torre, Luna Iglesias, Noriega, Palacio, Piérola, Seminario, Velarde, y Gonzales, y Revoredo,

secretarios, fué leída y aprobada el acta de la anterior.

En seguida se dió cuenta de los siguientes documentos:

OFICIOS

Del señor Ministro de Gobierno, manifestando que ha trascrito al Despacho de Fomento, el pedido formulado por el señor Alvarez, para que se encomiende al Ingeniero don Nicanor García y Lastres, la confección de los planos y presupuestos para la construcción de locales destinados a la Prefectura, Cuartel de Policía y Cárcel de la ciudad de Tumbes.

Con conocimiento del señor Alvarez, al archivo.

Del señor Ministro de Justicia, expresando en respuesta a un pedido del señor Fernández, que la Dirección General del Ramo ha teleografiado en la fecha, al Inspector de Enseñanza de Santiago de Chuco y Pallasca, disponiendo la inmediata reapertura de la Escuela No. 2918, de Llapo

Con conocimiento del señor Fernández, al archivo.

Del mismo, enviando de conformidad con lo solicitado por el señor Gonzales, una relación de los alienados que se asisten en el Asilo Colonia Víctor Larco Herrera, procedentes del departamento del Cuzco.

Con conocimiento del señor Gonzales, al archivo.

Del mismo, manifestando que ha transcrito al Ministro de Fomento, el pedido formulado por el señor Alvarez, para que se encomiende al ingeniero don Nicanor García y Lastres, la confección de planos y presupuestos

para la construcción de un Hospital y de un Cementerio en la ciudad de Tumbes.

Con conocimiento del señor Alvarez, al archivo.

Del señor Ministro de Fomento, rubricado al margen por el señor Presidente de la República, sometiendo a la deliberación del Congreso, el proyecto de ley en virtud del cual se dispone que, como testimonio de reconocimiento de la Nación al que fuera don Antonio Raymondi, se eleve la pensión de montepío que en la actualidad disfruta su viuda e hijos a la suma de cincuenta libras mensuales.

A las Comisiones de Premios e Instrucción.

Del mismo, expresando que le será grato concurrir el día de hoy, al seno de ésta Cámara, para intervenir en el debate del proyecto relativo al contrato celebrado por el Gobierno, para la construcción de un ferrocarril entre el puerto de Yurimaguas y la Costa.

Con conocimiento del Senado, a sus antecedentes.

Del mismo, manifestando que ha tomado debida nota del pedido formulado por el señor Alvarez, para que se encomiende al Ingeniero don Nicanor García y Lastres, la confección de los planos y presupuestos relativos a la Estación Experimental Agrícola que se establecerá en Tumbes.

Con conocimientos del señor Alvarez, al archivo.

Del señor Ministro de Relaciones Exteriores, enviando dos ejemplares de la Memoria de ese

Despacho, correspondiente al presente año.

Con conocimiento del Senado, avísele recibo y archívese.

Del señor Ministro de Guerra, rubricado al margen por el señor Presidente de la República, enviando la propuesta de ascenso a General de Brigada, del Coronel de Caballería de Ejército don César Landázuri.

A la Comisión Auxiliar de Guerra.

Del mismo, proponiendo igualmente, se ascienda a la clase de General de Brigada, al Comandante de Caballería de Ejército don Pedro Pablo Martínez.

A la Comisión Principal de Guerra.

Del señor Ministro de Hacienda, contestando el pedido formulado por el señor Alvarez, en sesión de 2 del actual, respecto al mejoramiento de diversas obras públicas en la provincia litoral de Tumbes.

Con conocimiento del señor Alvarez, al archivo.

Del señor Presidente de la Cámara de Diputados, enviando para su revisión el proyecto de ley, en virtud del cual se manda consignar en el Presupuesto General de la República, la suma de mil libras peruanas, para atender los gastos que demande la implantación del servicio de alumbrado eléctrico en la ciudad de Contamana, capital de la provincia de Ucayali.

A las Comisiones de Obras Públicas y Principal de Presupuesto.

De los señores Secretarios de la misma Cámara, comunicando que ese Alto Cuerpo ha señala-

do el día miércoles 22 de los corrientes, para celebrar sesión de Congreso, a fin de proceder a la elección de un Vocal interino de la Corte Suprema, mientras el titular doctor don Alexandrino Maguiña, desempeña el Portafolio de Justicia e Instrucción.

Con conocimiento del Senado, al archivo.

Dos de los mismos señores Secretarios, participando que esa Cámara ha aprobado los dictámenes de la Comisión de Redacción, recaídos en los siguientes proyectos:

El que manda consignar en el Presupuesto General de la República, una partida de mil libras, para la terminación de las obras de agua potable en el distrito de Pallasca.

El que, igualmente, manda consignar en el Presupuesto General, una partida de seiscientas libras, para la implantación del servicio de alumbrado eléctrico en la ciudad de Pano, capital de la provincia de Pachitea.

Ambos oficios pasaron a sus antecedentes.

DICTAMENES

De la Comisión de Redacción, que en la sesión de ayer quedaron en Mesa para completarse las firmas, recaídos en los siguientes proyectos:

El que prorroga por cinco años los efectos de la ley No. 1,940 relativa a la construcción de un hospital en la ciudad del Cuzco, consignándose para este fin, en el Presupuesto General de la República, la partida correspondiente.

El que manda consignar en el Presupuesto General una partida de mil quinientas libras, para cubrir los gastos que demande la instalación de los servicios de agua potable y desagüe en la ciudad de Llata, capital de la provincia de Huamalies.

De las Comisiones de Justicia y Legislación, que también quedaron en Mesa para completarse las firmas, en el proyecto presentado por el señor Cornejo, para que en la ley No. 5098 se comprenda a los estudiantes declarados aptos para el Bachillerato en Jurisprudencia, antes de la promulgación de 13 de noviembre de 1902, y que hayan terminado su práctica forense o ejercido la defensa libre por más de diez años.

De las Comisiones de Premios y Obras Públicas, en el proyecto de resolución Legislativa enviado por la Colegisladora, en virtud del cual se resuelve reconocer de abono a don Enrique Rivas Recalde, los diecinueve años, diez meses y veintitres días de servicios que ha prestado al país hasta el 31 de diciembre de 1922.

De las Comisiones de Justicia y Auxiliar de Presupuesto, en el proyecto venido en revisión, por el cual se crea la plaza de Agente Fiscal en la provincia de Anta.

Los anteriores dictámenes pasaron a la orden del día.

De las Comisiones de Obras Públicas y Auxiliar de Presupuesto, con firmas incompletas, en el proyecto presentado por el señor Velarde, para que se consigne en el Presupuesto Ge-

neral una partida de seiscientas libras, para atender a la reparación de la cárcel pública en la ciudad de Ica.

En Mesa, para completarse las firmas.

PEDIDOS

El señor Arana.— Pido la palabra.

El señor Presidente.— La tiene Ssa.

El señor Arana.— A fines del mes pasado hice un pedido manifestando que había recibido de la Cámara de Comercio de Loreto varios telegramas sobre cotizaciones de la balata y la gutapercha. El pedido fué atendido debidamente por el señor Ministro, quien dispuso que los cónsules del Perú en Nueva York y Liverpool comunicaran las cotizaciones de todas las calidades de balata.

De esto hace más de un mes, repito, y, sin embargo, los Cónsules no cumplen la orden respecto de la balata rosada y blanca del Putumayo, ambas de calidad superior y por las que se paga mayores derechos. La Aduana no conoce dichas cotizaciones y tiene que cobrar los derechos rigiéndose por las de otras calidades. De esto se quejan, con razón, en Iquitos, y ahora he recibido otros telegramas de la misma Cámara de Comercio referentes a lo mismo. He acudido a la Contaduría de Hacienda y se me ha dicho que los Cónsules no han comunicado las cotizaciones de las calidades blanca y rosada, del Putumayo, en block y en planchas. —Con este motivo, señor Presidente, suplico que se remitan estos telegramas, recibidos últi-

mamente, al señor Ministro de Hacienda, pidiéndole que reitere sus indicaciones a los Cónsules de Liverpool y New York, debiendo anotarse que "balata" es lo que en Inglaterra se conoce con el nombre de "guta", o, generalmente, "gutapercha".

El señor Presidente.— Se atenderá el pedido del señor Senador por Loreto.

El señor Noriega.— Acabo de recibir un oficio de la Corte Superior de Puno, en el que ese Tribunal pide que se emprenda la construcción de la nueva cárcel con arreglo a las disposiciones del Código Penal vigente, consignándose en el próximo Presupuesto General una partida de mil libras peruanas. Como el pedido de la Corte Superior de Puno es justo, ruego a la Mesa que se sirva remitir este oficio al señor Ministro de Justicia, rogándole, a mi nombre, que tenga la bondad de dirigirse, para el fin indicado, a la Comisión de Presupuesto de la Cámara de Diputados.

El señor Presidente.— Se pasará el oficio, señor Senador.

El señor Fernández.— Pido a la Mesa que se sirva excitar el celo de la Comisión respectiva, para que, a la brevedad posible, expida su dictamen en el interesante proyecto del señor Senador por La Libertad sobre exoneración de derechos de importación a los automóviles y camiones, de precio inferior a trescientas libras. El asunto es de suma importancia para el servicio de las carreteras en actual construcción.

El señor Presidente.— Se a-

tenderá el pedido del señor Senador.

El señor Cornejo — El actual Mandatario de la República se ocupa de hacer extensivo a todo el país el servicio de Asistencia Pública, estando ya completamente organizado en la Capital, en la ciudad de Arequipa, en la de Trujillo y no sé si en alguna otra de las principales capitales. La del departamento de Lambayeque uno de los centros industriales de mayor importancia, en el cual se llevan a cabo en la actualidad grandes obras de irrigación, que han hecho afluir a la región cerca de tres mil obreros, necesita con urgencia aquel servicio. El Alcalde del Concejo Provincial, que es un comerciante distinguido, el señor Montenegro, ha dirigido, con tal motivo, un oficio a la representación del departamento pidiendo gestione el establecimiento, en Chiclayo, del departamento de Asistencia Pública.

Ruego a la Mesa que con mi recomendación, se envíe el oficio a que me refiero al señor Ministro de Gobierno, para que, a la brevedad que permitan los recursos con que cuenta, atienda la petición, o, en último caso, para que se consigne en el presupuesto próximo la partida correspondiente.

El señor Presidente.— Se pasará el oficio.

El señor Franco Echeandía.— Inspirándome en el pedido que ha hecho el señor senador por Ancash, suplico a la Mesa se sirva dirigir nuevo oficio al señor Ministro de Hacienda, respecto del pedido hecho por el senador que habla en sesiones ante-

riores, para que se rebajen los derechos de aduana a los camiones y automóviles, dada la importancia de los caminos carreteros, y el deseo que tiene el Gobierno de facilitar la comunicación entre los pueblos.

El señor Presidente.— Se atenderá el pedido del señor Senador.

—En seguida y con los mismos señores Senadores se pasó a la segunda hora, o sea, a la estación de

ORDEN DEL DIA

Redacciones aprobadas

—Sin debate fueron las siguientes:

Consignando partida para cubrir los gastos que demanda la instalación de los servicios de agua y desagüe en la ciudad de Lata, capital de la provincia de Huamalles.

COMISION DE
REDACCION

El Congreso, etc.

Ha dado la ley siguiente:

Artículo único.— Consígnese en el Presupuesto General una partida de mil quinientas libras (Lp. 1,500.0.00) para cubrir los gastos que demanden la instalación de los servicios de agua potable y desagüe en la ciudad de Lata, capital de la provincia de Huamalles.

Dada, etc.

Dése cuenta.— Sala de la Comisión.

Lima, 10 de setiembre de 1926.

G. A. Fernández. — Carlos A. Calle.

Prorrogando por cinco años la ley No. 1,940, relativa a la construcción de un hospital en la ciudad del Cuzco.

COMISION DE
REDACCION

El Congreso, etc.

Ha dado la ley siguiente:

Artículo único.— Prorrógase por cinco años los efectos de la ley No. 1940, relativa a la construcción de un Hospital en la ciudad del Cuzco, consignándose para este fin, en el Presupuesto General de la República la partida correspondiente.

Dada, etc.

Dése cuenta.— Sala de la Comisión.

Lima, 17 de setiembre de 1926.

G. A. Fernández.— Carlos A. Calle.

Contrato celebrado por el Gobierno, con don Bertrán J. Lee, para la construcción de un ferrocarril entre el puerto de Yurimaguas y un punto de la Costa entre Paita y Pacasmayo.

(Ingresa a la Sala de Sesiones el señor doctor Pedro José Rada y Gamio, Ministro de Fomento).

El señor Presidente.— Presente el señor Ministro de Fomento, se va a proceder a la discusión del contrato para la construcción de un ferrocarril entre el puerto de Yurimaguas y la costa del Pacífico.

Se va a dar lectura a los documentos pertinentes.

El señor Relator leyó:

MINISTERIO DE
FOMENTO

No. 13.

Lima, 13 de marzo de 1926.

Señores Secretarios de la Cámara de Senadores.

De acuerdo con el señor Presidente de la República y rubricado al margen por él, me es honroso remitir a esa respetable Cámara el adjunto expediente, relativo al contrato celebrado con don Bertram T. Lee, para la construcción de un Ferrocarril entre el Puerto de Yurimaguas, en el río Huallaga, y un punto de la costa del Pacífico, entre los Puertos de Paita y Pacasmayo.

Este contrato, que primitivamente fue celebrado con "The Huallaga Company", representada por el mismo señor Lee, y que el Gobierno aprobó ad-referendum con fecha 11 de mayo de 1923, no pudo formalizarse por no haber cumplido la citada compañía con la primera obligación que se le había impuesto; esto es, con efectuar el depósito de las Lp. 10.000.0.00 en Bonos de la Deuda Interna a que se refiere la cláusula 27a. del contrato, razón por la que se declaró caduco el 29 de enero último.

En esta situación el señor Bertram T. Lee, por su propia cuenta, pidió que la concesión se le otorgase directamente, y para garantizar su propuesta hizo el depósito estipulado en el contrato.

Con posterioridad, el nuevo concesionario solicitó del Gobierno la modificación de las cláusulas 5a., 10a. y 13a., habiéndose aceptado solamente la de las cláusulas 5a. y 13a., que no implican alteraciones sustanciales en el contrato primitivo, pues solamente se concretan a la variación de la ruta, y a la entrega de los terrenos en relación con las secciones que se vayan construyendo conforme al nuevo trazado.

Dada la importancia que representa para el desarrollo del País la ejecución de las obras proyectadas, que comunicarán nuestra región Oriental con el Pacífico, y darán vida a los departamentos de Amazonas, Cajamarca, Loreto y San Martín, el Poder Ejecutivo espera que el Congreso Nacional apruebe el indicado contrato con las modificaciones acordadas, para cuyo fin tiene el grado de someterlo a su ilustrada deliberación.

Dios guarde a Uds. SS. SS.

Pedro José Rada y Gamlo.

Rubricado al margen por el Sr. Presidente de la República.

Entre el Director de Obras Públicas, Ingeniero don Manuel G. Masías, que en adelante se llamará el Gobierno, y don Bertram T. Lee, en representación de "The Huallaga Company", que en adelante se llamara

El Concesionario, se ha convenido el siguiente proyecto de contrato para la construcción de un Ferrocarril entre el Puerto de Yurimaguas, en el Río Huallaga y el Puerto de Paita o el de Pacasmayo o un punto de la Costa del Pacífico situado entre ellos.

Cláusula 1a.— El concesionario se compromete a construir, con sus propios capitales, un ferrocarril de trocha normal (1.43 m.) que partiendo del puerto de Yurimaguas, en el Río Huallaga, llegue al puerto de Paita o al de Pacasmayo o a un punto de la costa del Pacífico situado entre ellos.

Dentro de estas limitaciones podrá el concesionario elegir como ruta del ferrocarril citando la que mejor le parezca.

ESTUDIOS

Cláusula 2a.—El concesionario presentará al Ministro de Fomento los estudios definitivos del Ferrocarril, por secciones de 20 o más kilómetros, quedando obligado a completar la totalidad de ellos dentro de los tres años, a partir de la fecha de la aprobación de este contrato por el Congreso Nacional.

El Gobierno hará las observaciones que estime conveniente a los estudios, dentro de los treinta días posteriores a su entrega, siendo entendido que trascurrido el plazo indicado sin que el Gobierno haya hecho observación alguna, estos se estimarán aprobados, pudiendo en consecuencia el concesionario llevar adelante la construcción de la sección a que ellos se refieren.

Plazos para la Construcción

Cláusula 3a.—El concesionario se compromete a comenzar la construcción del ferrocarril, dentro de un año y a terminarla dentro de ocho años, contados, todos a partir de la fecha de la aprobación de este contrato por el Congreso Nacional. También se compromete a construir, en dicho ferrocarril, cada uno de los siete años que durará el período de construcción, cuando menos setenta kilómetros de vía. Los excesos de construcción en cualquier año, podrán servir para computar el kilometraje correspondiente a los años subsiguientes.

Causas de fuerza mayor

Cláusula 4a. —Los plazos estipulados en este contrato no correrán en caso de guerra o cualquier otra causa de fuerza mayor semejante, debidamente comprobada, que haga imposible la construcción del ferrocarril, y se entenderán prorrogados durante todo el tiempo que duren las causas que originen la paralización.

Obras adicionales

Cláusula 5a.—El concesionario se compromete además a construir, con sus propios capitales, una de las dos obras siguientes:

(a). Dos caminos carreteros, uno de los que parta de un punto del Río Marañón, cerca del pueblo de Barranca y llegue al Río Paranapura, pasando por Jeberos; y otro, que partiendo de un punto navegable en el Río Huallaga, llegue hasta Tarapoto y Lamas.

(b). Dos ferrocarriles de sesenta centímetros de trocha, u-

no que partiendo de un punto del Río Marañón, cerca del pueblo de Barranca, llegue al Río Paranapura, pasando por Jeberos; y otro que partiendo de un punto navegable en el Río Huallaga, llegue hasta Tarapoto y Lamas.

Si el concesionario optara por construir, como obra adicional, los caminos determinados en el inciso A de esta cláusula, en la construcción de ellos se seguirán las especificaciones que para el efecto formule la Dirección de Obras Públicas del Ministerio de Fomento y, una vez terminados, pasarán a ser propiedad del Estado sin gravamen alguno para ésta.

En el caso de que el concesionario optase por construir los ferrocarriles de sesenta centímetros de trocha, señalados en el inciso B., dichas líneas serán de propiedad perpetua del concesionario y en su construcción se seguirán las especificaciones oficiales para vías de esta trocha.

Propiedad de la línea y preferencia de construcción

Cláusula 6a.—El concesionario gozará de la propiedad perpetua de todos los ferrocarriles que construya por efecto de este contrato.

Durante el plazo de treinta años, a partir de la fecha que el presente contrato sea aprobado por el Congreso Nacional, el Gobierno se compromete a no otorgar permiso ni concesiones para construir vías férreas que corran paralelamente a la proyectada en la cláusula 1a., dentro de una zona de veinticinco kilómetros a ambos lados de su eje. Se obliga asimismo, a no construir ni otorgar a terceras

personas concesión o concesiones para la construcción de ferrocarriles, cuya explotación por el Gobierno o por terceros, pueda traer como consecuencia una disminución de las entradas de los ferrocarriles que se proyecta, sin dar al concesionario preferencia, en igualdad de condiciones, para que construya y explote dichas líneas. Esta preferencia a favor del concesionario regirá solo por tres meses, a partir de la fecha en que sea notificado por el Gobierno, de las condiciones en que debe hacerse el ferrocarril materia de preferencia.

Estas estipulaciones no afectan en modo alguno los derechos ya adquiridos por cualquiera persona o compañía.

Derechos de Aduana y consulares

Cláusula 7a.— Durante el período de treinta años a partir de la fecha de la aprobación de

este contrato por el Congreso Nacional, el concesionario gozará de exoneración de derechos de aduana y consulares sobre los materiales que introduzca para la construcción y conservación de los ferrocarriles expresados, pero en armonía con lo dispuesto en el inciso 3o. del artículo 1o. de la ley general de ferrocarriles de 1893.

Tarifas

Cláusula 8a.— Las tarifas para el servicio público de los ferrocarriles y muelles, serán establecidas por acuerdo entre el Gobierno y el concesionario y revisadas cada cinco años en la misma forma.

Podrá el concesionario cobrar durante los primeros cinco años de la explotación de los ferrocarriles, las tarifas máximas siguientes, en moneda de oro de peso y ley actuales o su equivalente:

Pasajeros: 1a. clase	Lp. 0.0.07 por kilómetro.
„ 2a. „	„ 0.0.04 „ „
Fletes 1a. „	„ 0.0.12 „ tonelada y kilómetro.
„ 2a. „	„ 0.0.11 „ „
„ 3a. „	„ 0.0.10 „ „
„ 4a. „	„ 0.0.09 „ „
„ 5a. „	„ 0.0.08 „ „
„ 6a. „	„ 0.0.07 „ „
„ 7a. „	„ 0.0.06 „ „
„ 8a. „	„ 0.0.04 „ „
„ 9a. „	„ 0.0.03 „ „
„ 10a. „	„ 0.0.02 „ „

La clasificación de mercaderías para el cobro de los fletes de estas tarifas iniciales, será la misma que se halla en vigencia hoy en el Ferrocarril Central del Perú.

Pases y Correos

Cláusula 9a. —Tendrán pase libre en todas las líneas: el Presidente de la República y su Casa Militar, los Presidentes de las

Cámaras Legislativas, sus ayudantes y las comisiones de ferrocarriles y parlamentarias que las Cámaras designen, los Ministros de Estado, el Director de Obras Públicas, los jefes de las secciones del ramo, los Ingenieros inspectores de los ferrocarriles, los prefectos y subprefectos en las circunscripciones de su mando, los agentes de policía uniformados que viajan en Comisión del servicio y los empleados de correos y telégrafos en las secciones en que estén de servicio. Los empleados de la administración pública, los militares uniformados en servicio activo, y la tropa con su equipo y material de Guerra, se transportarán en los trenes ordinarios con el cincuenta por ciento de rebaja del precio de la tarifa que rija para el público; igual rebaja se hará para los materiales y herramientas destinados a las obras públicas que se ejecuten por cuenta del Gobierno, y para las herramientas y materiales que requiera la construcción de otros ferrocarriles de servicio público que no sean del concesionario.

Las tarifas para el transporte de las valijas de correspondencia, serán gratis, y las de las valijas de encomiendas postales, serán establecidas por acuerdo entre el Gobierno y el concesionario.

Cuando el Gobierno necesite transportar tropas y materiales de guerra en trenes enteros, le serán suministrados por la cuarta parte de la tarifa que rija para el público.

Queda exento el Gobierno para el servicio oficial del pago de las tarifas en todas las líneas telegráficas y telefónicas que construya el concesionario.

Concesiones de terrenos

Cláusula 10a.— El Gobierno otorgará al concesionario, en propiedad absoluta y perpetua, cinco millones de hectáreas de terrenos de montaña de las que haya de libre disposición del Estado en los lugares que él escoja en los departamentos de Amazonas, Loreto y San Martín, al norte del grado 8o. de latitud sur.

Estos terrenos se dividirán en lotes de cinco mil hectáreas cada uno, separados por otros de la misma extensión que quedarán de propiedad del Estado.

Cláusula 11a.— Se entiende que los terrenos a que se refiere la cláusula anterior serán de aquellos que no estén cercados ni cultivados, ni de los que correspondan a los lotes reservados por el Estado, según este contrato.

Cláusula 12a.— El Gobierno suspenderá el derecho de los particulares para denunciar terrenos de montaña y concesiones petrolíferas en toda la cuenca de los ríos Huallaga y Marañón, hasta el grado octavo de latitud sur, desde la fecha en que este contrato merezca su aprobación, hasta dos años después que la primera sección del ferrocarril esté construída como se estipula en la cláusula siguiente.

Cláusula 13a.— A medida que las diversas secciones del ferrocarril estén construídas, como se estipula más adelante, el Gobierno otorgará al concesionario títulos definitivos de propiedad de los terrenos a que tiene derecho, divididos en cinco zonas de un millón de hectáreas cada una, en la forma siguiente:

a) Un millón de hectáreas cuando esté terminada la sección comprendida entre el puerto de Yurimaguas y un punto frente de Moyobamba, capital del departamento de San Martín; o cuando se haya establecido comunicación ferroviaria provisional entre dichos puntos;

b) Un millón de hectáreas, cuando esté terminada la sección comprendida entre el punto frente de Moyobamba y un punto frente de Chachapoyas.

c) Un millón de hectáreas, cuando esté terminada la sección comprendida entre el punto frente de Chachapoyas y la travesía del río Marañón.

d) Un millón de hectáreas cuando esté terminada la sección comprendida entre la travesía del río Marañón y la cumbre de la Cordillera occidental de los Andes; y,

e) Un millón de hectáreas cuando esté terminada la sección comprendida entre la cumbre de la cordillera occidental de los Andes y el puerto escogido en la costa del Pacífico y una de las dos obras adicionales de que habla la cláusula quinta.

Queda entendido que el concesionario podrá construir las secciones del ferrocarril arriba referidas, en el orden que estime conveniente, y dos o más de ellas a un mismo tiempo, y que el Gobierno le otorgará los títulos definitivos de propiedad de los terrenos que a ella corresponden.

Cláusula 14a.— El concesionario podrá colonizar los terrenos que le otorgan por el presente contrato, de acuerdo con las leyes de la República, y los colonos establecidos en ellos gozarán de los derechos y garantías que la Constitución y aquellas les acuerden.

Venta de terrenos de propiedad del estado

Cláusula 15a.— El concesionario queda comisionado en calidad de agente único por un período de veinte años, a partir de la aprobación del presente contrato por el Congreso Nacional, para vender por cuenta del Gobierno los lotes alternados de terrenos de montaña que, según lo estipulado en este contrato, quedan de propiedad del Estado.

Las condiciones en que realizará la venta de los referidos lotes, serán oportunamente determinadas por el Gobierno, pero quedando desde la fecha fijadas las siguientes:

a) Que el concesionario no cobrará comisión de ninguna especie por estos servicios.

b) Que los gastos de escritura alcabalay demás semejantes que ocasione la venta de los terrenos será de cuenta del Gobierno, y,

c) Que durante el período indicado, el Gobierno se compromete a no fijar el precio de venta de esos lotes en suma menor de una libra peruana por hectárea.

Concesiones de minas

Cláusula 16.— El concesionario gozará por el término de treinta años, contados a partir de la fecha de la aprobación de este contrato por el Congreso Nacional, del derecho para denunciar y explotar sin pagar el impuesto territorial de minas correspondiente, hasta veinte mil pertenencias de carbón y cuatro mil quinientas de minerales en los departamentos de La Libertad, Cajamarca y Amazonas sin perjuicio de los dere-

chos ya adquiridos por otras empresas.

Cláusula 17a.— El concesionario podrá presentar un plano provisional de las zonas en que desea ubicar los denuncios de carbón y minerales y en este caso el Gobierno dictará resolución prohibiendo denuncios por particulares de sustancias semejantes en dichas zonas, hasta dos años después de que se concluya la primera de las secciones de que trata la cláusula décima tercera.

Los títulos definitivos de minas en las zonas reservadas sólo serán otorgados al concesionario, a medida que vaya terminando y poniendo al tráfico público las cinco secciones en que se encuentra dividido el ferrocarril y en la proporción de cuatro mil pertenencias de carbón y novecientas de minerales por cada sección.

Cláusula 18a.— También gozará por igual período de treinta años de la exclusiva para explorar y explotar los yacimientos petrolíferos que pudieran existir en los terrenos que se les conceden, en las hoyas del Marañón y del Huallaga, exento de cualquier impuesto creado o por crear sobre denuncia y explotación de terrenos petrolíferos, pero entregando al Estado el seis por ciento de los productos brutos que obtenga de esa explotación, sea en dinero efectivo, sea en productos mismos, a elección del Gobierno.

Esta exclusiva no afecta a las concesiones solicitadas con fecha anterior a la aprobación de este contrato por el Gobierno.

Derecho de vía

Cláusula 19a.— El Gobierno

concederá gratuitamente al concesionario todos los terrenos de libre disposición del Estado que sean necesarios para la colocación de la vía férrea, para sus ramales, estaciones, factorías, almacenes, etc. y declarará la expropiación forzosa por razón de utilidad pública de los terrenos de los particulares que sean necesarios con tal objeto, cuya expropiación se realizará por cuenta y costo del concesionario.

Sistema de muelles

Cláusula 20a.— El Gobierno otorgará al concesionario el derecho de construir los sistemas de muelles que sean necesarios en el punto terminal del Pacífico y en los ríos navegables donde llegue el ferrocarril o caminos carreteros, materia de este contrato, y el derecho exclusivo a la explotación de ellos por un período de veinticinco años contados a partir de la fecha en que se comiencen a usar dichos muelles, al término del cual, pasarán a ser propiedad del Estado, sin ningún gravamen para este. Iguales concesiones, con las limitaciones indicadas, le otorgará para construir muelles en un puerto del río Amazonas, que se designará por acuerdo entre el Gobierno y el concesionario.

El Gobierno concederá gratuitamente al concesionario los terrenos necesarios y los derechos ribereños para la construcción de los muelles, declarando la utilidad pública de esas obras para el efecto de la expropiación de los que sean de particulares, cuya expropiación se realizará por cuenta y costo del concesionario.

Fuerza Hidráulica

Cláusula 21a.—El concesionario gozará durante treinta años a partir de la aprobación del contrato por el Congreso Nacional de exoneración de la contribución de fuerza motriz hidráulica para la cantidad que sea necesaria para electrificar las líneas férreas que construya y para el servicio de los muelles, factorías y estaciones.

Las obras que sean necesarias realizar para el aprovechamiento de la fuerza hidráulica se declararán también de utilidad pública y el Gobierno cederá gratuitamente al concesionario los terrenos de libre disposición del Estado necesarios para tal fin y la expropiación de los particulares correrá por cuenta y costo del concesionario.

Cláusula 22a.— El Gobierno reconoce al concesionario el derecho de implantar tuberías y hacer las instalaciones necesarias para la conducción del petróleo, agua o gas, etc; llegado el caso se obliga a cederle gratuitamente las fajas o extensiones de terrenos de libre disposición del Estado que se necesiten para tales fines. Le facilitará, asimismo, la expropiación de terrenos de particulares que resultaren necesarios para dicho objeto, declarando la implantación de las tuberías e instalaciones como obras de utilidad pública.

Las expropiaciones se realizarán por cuenta y costo del concesionario.

Exoneración de contribuciones

Cláusula 23a.— Durante el plazo de treinta años contados a partir de la aprobación del presente contrato por el Congreso

Nacional, el concesionario gozará de exoneración del pago de la contribución de predios rústicos y de cualquiera otra contribución predial por los terrenos que se le conceden siempre que los conserve bajo su dominio.

Quedará sin efecto esta exoneración para los terrenos de cuyo dominio se desprenda pasando a propiedad de terceros.

Se exonera igualmente al concesionario por el mismo plazo del pago de derechos de registro y de los que gravan el movimiento de capitales, de los de inscripción en el registro mercantil o de la propiedad y de todo impuesto o contribución, creada o por crearse, que se relacione con la organización de cualesquiera compañía o compañías, inclusive las subsidiarias que fueren necesarias para el debido cumplimiento del presente.

Durante el mismo periodo quedarán libres de los impuestos, contribuciones y derechos antedichos, en lo que a los fines de ese contrato toca, el aumento de capital de dichas compañías, los contratos que ellas celebren, los bonos que emitan y los cupones de intereses que a estos correspondan; igualmente quedará exenta de todo impuesto y patente, sean fiscales, municipales o creados por leyes especiales, la explotación de los ferrocarriles, muelles y tuberías materia del presente.

Transferencia y representación

Cláusula 24a. — El concesionario podrá formar con domicilio en el Perú y sujetas a las leyes peruanas, otras compañías subsidiarias para la construcción y explotación de los

ferrocarriles, el desarrollo de los terrenos y demás fines de este contrato; gozando dichas compañías de todos los privilegios que se han estipulado a favor del concesionario y asumiendo por completo las obligaciones y responsabilidades de éste.

El concesionario o la autoridad que lo represente o suceda, radicará su domicilio legal en Lima, y tendrá siempre en esta capital un representante debidamente autorizado para tratar con el Gobierno todos los asuntos que surjan de la ejecución de este contrato.

Multas

Cláusula 25a. — Por cada mes que trascurra después de los ocho años, plazo indicado en la cláusula tercera, sin que el concesionario haya dado término a la construcción del ferrocarril, pagará una multa de setecientas cincuenta libras peruanas (750.0.00) hasta que la obra quede terminada o rescindido el presente contrato.

También pagará otra multa de trescientas cincuenta libras peruanas (Lp.350.0.00) mensuales por cada sección de setenta kilómetros de que trata la misma cláusula tercera que hubiese dejado de construir y por todo el tiempo que trascurra hasta que los complete o quede rescindido este contrato.

Rescisión

Cláusula 26a. — El Gobierno podrá declarar caduco el presente contrato en los casos siguientes:

(a) Si transcurren dos años de los siete del periodo de construcción señalados en la cláusula

tercera sin que el concesionario haya concluido un kilómetro del ferrocarril de Yurimaguas al Pacífico.

(b) Si vencidos los ocho años concedidos para su terminación trascurren dos años más sin que el ferrocarril haya sido construido en toda su extensión desde Yurimaguas hasta el Pacífico.

En los casos de rescisión señalados en esta cláusula, el concesionario conservará la propiedad de todos los tramos del ferrocarril cuya construcción hubiere concluido; también conservará la propiedad de todos los terrenos y el derecho a las minas de carbón, petróleo y minerales por los cuales hubiese obtenido ya títulos definitivos, en conformidad con lo establecido en las cláusulas trece, dieciseis, diecisiete y dieciocho, pero perderá las demás concesiones que se le hacen de terrenos, minas de carbón, petróleo y minerales, exención de contribuciones, etc. etc. y los trabajos ejecutados en los tramos no concluidos del ferrocarril, todo lo cual pasará a poder del Gobierno sin lugar a reclamo ni indemnización de ninguna especie a favor del concesionario.

Depósito de garantía

Cláusula 27a. — El concesionario depositará en la caja de Depósitos y Consignaciones la suma de diez mil libras peruanas (Lp. 10.000.00) en Bonos de la Deuda Interna, del siete por ciento de interés, para responder de las obligaciones que contrae por el presente contrato; y hecho que sea este depósito, el Gobierno someterá el contrato al Congreso

Nacional, pidiendo su aprobación. Si el Congreso no lo aprobara, se devolverá el depósito al concesionario.

Si el Congreso dejara de trascurrir más de una Legislatura sin pronunciarse sobre el contrato, el concesionario podrá desistirse de él y pedir la devolución del depósito de garantía.

Cláusula 28a. — Si el 30 de agosto del presente año el concesionario no hubiera cumplido con depositar las Lp. 10.000.0.00, a que se refiere la cláusula anterior de este contrato **ad-referendum**, el Gobierno lo declarará caducado y sin lugar a reclamo de ningún género por parte del concesionario.

Disposiciones generales

Cláusula 29a. — El concesionario se someterá en todo a lo expresamente estipulado en el presente contrato, quedando sujeto además a todas las leyes y resoluciones que rijan en la República, en especial a la de ferrocarriles de nueve de noviembre de mil ochocientos noventa y tres, a la de terrenos de montaña de treinta y uno de diciembre de mil novecientos nueve y a la ley número dos mil novecientos treinta y ocho sobre control de ferrocarriles.

Arbitraje

Cláusula 30a. — Si ocurrieran diferencias respecto a la interpretación o ejecución de lo estipulado en este contrato, los contratantes convienen en someterlas a la decisión inapelable de un tribunal de árbitros arbitradores compuesto de dos árbitros nombrados por cada interesado e integrado por

un quinto designado de común acuerdo entre el Gobierno y el concesionario.

Hecho y firmado en doble ejemplar, en Lima, a los diez días del mes de mayo de mil novecientos veintitrés.

The Huallaga Company.

pp. **B. F. Lee.**

M. G. Masías.

Resolución Suprema

Lima, 5 de marzo de 1926.

Vista la solicitud de don B. T. Lee, concesionario para la construcción de un ferrocarril entre el puerto de Yurimaguas, en el río Huallaga, y un punto de la costa del Pacífico entre los puertos de Paita y Pacasmayo, al que acompaña el certificado No. 1,237 de la Caja de Depósitos y Consignaciones por valor de Lp. 10,000.0.00 nominales, en cédulas de la Deuda Interna Consolidada de 1918, en cumplimiento de la cláusula 27a. del contrato **ad-referendum**, aprobado por resolución de 11 de mayo de 1923, cuyos derechos y obligaciones ha asumido el referido Lee, de conformidad con la resolución de 29 de enero último; y, solicita se suprima la cláusula 28a., en virtud de haber efectuado el depósito, y se modifiquen, en los términos que indica, las cláusulas 5a., 10a., y 13a., a fin de facilitar la pronta ejecución de la obra;

Procediendo la supresión de la cláusula 28a., y no habiendo inconveniente para acceder a las modificaciones pedidas solamente en lo que respecta a las cláusulas 5a. y 13a.;

Se resuelve:

1o. — Dar por cumplida la obligación impuesta al Concesionario referente al depósito de garantía de Lp. 10,000.0.00 nominales, que ha efectuado en cumplimiento de la cláusula 27a.; quedando, desde luego, suprimida del citado contrato la cláusula No 28a., relativa a la caducidad del mismo por falta de entrega del depósito mencionado;

2o. — Las cláusulas 5a. y 13a. del contrato **ad-referendum**, quedan modificadas como sigue:

Cláusula 5a. — El concesionario se compromete además a construir, con sus propios capitales, una de las dos obras siguientes:

a). — Dos caminos carreteros, uno que partiendo del río Marañón, cerca del pueblo de Bellavista, llegue a la ciudad de Chachapoyas; y otro, que partiendo de un punto del ferrocarril a que se refiere la cláusula 1a. del contrato llegue a la ciudad de Moyobamba pasando por Tarapoto y Lamas;

b). — Dos ferrocarriles de sesenta centímetros de trocha, uno que partiendo de un punto del río Marañón, cerca del pueblo de Bellavista, llegue a la ciudad de Chachapoyas; y otro que partiendo de un punto del ferrocarril a que se refiere la cláusula 1a. del contrato llegue a la ciudad de Moyobamba, pasando por Tarapoto y Lamas.

Si el concesionario optara por construir, como obra adicional, los caminos determinados en el inciso a) de esta cláusula, se seguirán en la construcción de ellos las especificaciones que para el efecto formule la Dirección de Obras Pú-

blicas del Ministerio de Fomento y, una vez terminados, pasarán a ser propiedad del Estado sin gravamen alguno para éste.

En el caso de que el concesionario optase por construir los ferrocarriles de sesenta centímetros de trocha, señalados en el inciso b), dichas líneas serán de propiedad perpétua del concesionario, debiendo seguirse en su construcción las especificaciones oficiales para vías de esta trocha.

Cláusula 13a. — A medida que las diversas secciones estén construídas, como se estipula más adelante, el Gobierno otorgará al concesionario títulos definitivos de propiedad de los terrenos a que tiene derecho, divididos en cinco zonas de un millón de hectáreas cada una, en la siguiente forma:

a). — Un millón de hectáreas cuando esté terminada la sección comprendida entre el puerto de Yurimaguas y un punto en el río Marañón, cerca del pueblo de Barranca;

b). — Un millón de hectáreas cuando esté terminada la sección comprendida entre un punto en frente de Barranca y el pongo de Huaracayo en el río Marañón;

c). — Un millón de hectáreas cuando esté terminada la sección comprendida entre el pongo de Huaracayo y el pueblo de Bellavista en el río Marañón;

d). — Un millón de hectáreas cuando esté terminada la sección comprendida entre el pueblo de Bellavista, en el río Marañón y la cumbre de la cordillera occidental de los Andes;

e). — Un millón de hectáreas cuando esté terminada la

sección comprendida entre la cumbre de la cordillera occidental de los Andes y el puerto escogido en la costa del Pacífico, y una de las dos obras de que trata la cláusula 5a.

Queda entendido que el concesionario podrá construir las secciones del ferrocarril arriba referidas en el orden que estime conveniente y dos o más de ellas a un mismo tiempo; y que el Gobierno le otorgará los títulos definitivos de propiedad de los terrenos que a ella corresponden.

3o. — Sométase a la deliberación del Poder Legislativo el contrato de la materia, aprobado **ad-referendum** por resolución de 11 de mayo de 1923, con las modificaciones contempladas en la presente.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

Rúbrica del señor Presidente de la República.

Rada y Gamio.

SENADO

COMISIONES DE HACIENDA
Y OBRAS PUBLICAS

Señor:

El Gobierno celebró con The Huallaga Co., un contrato para la construcción de un ferrocarril entre el Puerto de Yurimaguas, en el río Huallaga, y un punto de la costa entre Paita y Pacasmayo.

El convenio suscrito **ad-referendum**, el 10 de mayo de 1923, fué declarado caduco por Resolución Suprema del 29 de enero del año en curso, en ra-

zón de que el concesionario de la obra no cumplió con constituir el depósito de garantía de Lp. 10,000.00 que estaba estipulado en la cláusula 28 del convenio.

En igual fecha, se acordó a don Bertrám T. Lee, la misma concesión; y hecho por éste el depósito de garantía, se dispuso por la Resolución Suprema de 5 de mayo último, someter a la deliberación del Poder Legislativo, el contrato originario, con las modificaciones que constan de la resolución citada; y es así, como el asunto ha venido a conocimiento del Senado, a cuya Secretaría fuera enviado por el Ministerio de Fomento, con la nota número 13 del 13 de marzo del año en curso.

El contrato materia de este dictamen, contiene 30 cláusulas en las que se detallan las obligaciones—tanto activas como pasivas—a que se someten cada una de las partes.

El concesionario se obliga:

1o. — A construir, con sus propios capitales, un ferrocarril de trocha normal (1.43), entre el Puerto de Yurimaguas en el Huallaga y un punto de la costa entre Paita y Pacasmayo.

2o. — La construcción del ferrocarril, deberá comenzarse dentro de un año, a partir de la fecha de la aprobación del contrato por el Congreso Nacional; y la obra debe quedar concluída, dentro del plazo de ocho años, debiendo hacerse setenta kilómetros por año, cuando menos.

Estos plazos están sujetos a prórroga, sólo en el caso que una guerra, u otra causa de fuerza mayor, imposibiliten los trabajos.

3o. — A construir, como obras adicionales, dos caminos carreteros, o en su defecto, dos ferrocarriles: el uno entre Marañón y Chachapoyas, y el otro, entre un punto del ferrocarril principal y Moyobamba, pasando por Tarapoto y Lamas.

Estas son, en sustancia, las obligaciones del concesionario, que se contraen a la construcción de mil kilómetros, aproximadamente, de línea férrea entre Yurimaguas y la costa; 320 kilómetros de ferrocarril o camino carretero, sumando las dos vías que comprende la cláusula quinta.

El costo de las obras a que se obliga el concesionario puede estimarse en \$. 30.000.000 (dólares), o sea sobre ocho millones de libras esterlinas.

Las compensaciones y franquicias, que en cambio le otorga el Estado, consisten, en síntesis:

a). — La propiedad perpétua de los ferrocarriles que construya.

b). — Exclusiva por treinta años—dentro de las taxativas especificadas en la cláusula sexta—para el tráfico en la zona del ferrocarril.

c). — Exoneración, durante treinta años, de derechos de aduana y consulares, para los materiales destinados a la construcción y conservación de los ferrocarriles.

d). — Cesión, en propiedad absoluta y perpétua, de cinco millones de hectáreas de terrenos de montaña.

e). — Derecho de venta—en calidad de agente del Gobierno—durante veinte años, de los terrenos de montaña que quedan dentro de su concesión.

f). — Exoneración de los derechos de denuncia y explo-

tación por las pertenencias de carbón y de minerales, hasta veinte mil y cuatro mil quinientos, respectivamente, que quiera explorar y explotar en los departamentos de La Libertad, Cajamarca y Amazonas.

g). — Exclusiva, por 30 años, para explorar y explotar los yacimientos petrolíferos que puedan existir en los terrenos que se le cedan en las hoyas del Marañón y del Huallaga, con exoneración de los impuestos creados y por crearse, y con la obligación de entregar al Estado el 6 por ciento de los productos brutos.

h). — Exoneración sobre la contribución sobre fuerza motriz hidráulica, que fuere necesaria para electrificar las líneas férreas y para el servicio de muelles, factorías y estaciones.

i). — Derecho de implantar tuberías y hacer instalaciones para la conducción de petróleo, agua o gas, etc.

j). — Exoneración por 30 años de la contribución de predios rústicos y de cualquier otra que afecte los terrenos de su concesión; y durante el mismo plazo, de los otros impuestos especificados en la cláusula 22.

Como es de rigor en convenciones de esta índole, el contrato contiene estipulaciones precisas sobre tarifas—cláusula 8a—; sobre las franquicias de que disfruta el Estado en los servicios a cargo del concesionario—cláusula 9a—; sobre la cesión gratuita de las tierras de libre disposición que sean necesarias para la vía férrea, sus ramales, estaciones, factorías, etc.; y abarca, además, concesión especial para construir muelles en los puntos termina-

les de la línea sobre el mar y los ríos, con la exclusiva de explotarlos 25 años.

La ejecución de las obras de la concesión dentro del plazo estipulado, queda garantizada con las cláusulas 25 y 26, a más del depósito de garantía, hecho ya por el señor Lee, conforme a la cláusula 27.

Esbozado como queda el contenido del convenio, vuestras Comisiones de Hacienda y Obras Públicas pasarán a emitir su opinión:

PRIMERO: Acerca de la naturaleza del acto.

SEGUNDO: Respecto a su importancia y trascendencia, como medio de fomento del progreso nacional.

La concesión de una obra pública—es acto administrativo—y adquiere modalidades que hacen de ella un contrato **sui géneris**, que no enmarca dentro de las formas de las convenciones ordinarias reguladas por el Código Civil.

El concesionario—aporta el capital necesario para la obra—y adquiere su propiedad, y con ella, el derecho de explotarla.

Las franquicias que le concede el Estado tienen el carácter de **subvenciones**, para que la obra pública resulte económicamente practicable y bajo este concepto, se establece cierta mancomunidad entre el interés del concesionario y el del Estado, que quedan así asociados para el logro de un fin común.

La concesión, es necesaria, cuando el Estado se encuentra incapacitado para ejecutar la obra por sí mismo, y con recursos propios.

Es útil si de la obra a que se refiere—aparte de su fin industrial—deriva beneficios para el interés público.

Ahora bien, dado el ingente capital que requiere la construcción de una línea férrea—de más o menos un mil kilómetros de extensión—no cabe duda acerca de la imposibilidad de ejecutarla con los recursos ordinarios del Estado.

En cuanto al segundo aspecto de la obra, o sea a su utilidad, casi es innecesario demostrarlo. Un ferrocarril de penetración a la montaña, tiene proyecciones incalculables sobre el desarrollo industrial de esas regiones, aún inexploradas, y está llamado a dar impulso poderoso al progreso económico del país en general.

Reconocida la necesidad de la concesión, y su utilidad indiscutible para el país, resta sólo examinar si las concesiones que se hacen en el contrato, están justificadas.

Las concesiones que encierra el contrato a favor del empresario, no pueden estimarse en su valor intrínseco. Los terrenos de la montaña—aunque tengan un precio legal—no representan una riqueza efectiva. Para adquirir valor económico, requieren el concurso del capital y del trabajo.

Bajo el mismo concepto, debe apreciarse el relativo valor de las concesiones concernientes a minas y petróleo.

La sola incorporación de esa riqueza, a la economía nacional, mediante la explotación y movilización, que el concesionario ha de realizar, compensan las franquicias que al respecto le otorga el contrato.

La exoneración de los impuestos, que contiene el contrato, serían objetables—bajo el aspecto legal—si no se tratase de un acto sujeto a la sanción legislativa, que tiene el

carácter de un contrato-ley, en el que las excepciones a las normas generales, se justifican, por la naturaleza de las cosas, por la finalidad del contrato y por los incalculables beneficios que ha de reportar al país, la ejecución de las obras que el concesionario se obliga a realizar.

Por estas consideraciones, someramente expuestas, vuestras Comisiones de Hacienda y Obras Públicas, son de opinión que, aprobéis el contrato sometido a su dictamen; y dejan constancia que no insinúan algunas modificaciones, que habrían sido de desear, porque el interesado ha hecho conocer, que con ellas se pondría en peligro la realización de la empresa, que está financiada por fuertes capitalistas americanos, a base de las estipulaciones acordadas con el Gobierno.

Dése cuenta. — Sala de la Comisión. — Lima, setiembre 9 de 1926.

J. R. Pizarro. — A. Gustavo Cornejo. — J. C. Arana.

Sin aceptar la cláusula 26a., cuya modificación propondré oportunamente. — **J. E. Ego Aguirre.**

El señor Presidente. — En debate la cláusula 1a., y con ella todo el contrato.

El señor Franco Echeandía. — Pido la palabra.

El señor Presidente. — Puede hacer uso de ella el señor Senador.

El señor Franco Echeandía. — Señor Presidente: Al iniciar-

se el debate de este proyecto de contrato he de recordar la perseverancia y tenacidad patriótica con que persiguió el malogrado Senador por Piura, señor Ingeniero Enrique Coronel Zagarra, la construcción de un ferrocarril de Paita al Maraón. Tócale a este Gobierno, que tanto se preocupa por el bien del país, continuar el empeño hasta ver convertido en realidad tan viejo anhelo patriótico, el de un ferrocarril que partiendo de un punto de la costa llegue hasta Yurimaguas.

Yo solicité la concurrencia del señor Ministro de Fomento al debate, para que con sus conocimientos y datos pudiera ilustrarnos; pero antes de hacer cualquiera objeción desearía saber si es posible introducir algunas modificaciones y si el concesionario ha estudiado la ruta Yurimaguas-Pacífico, si ha hecho viajes al Oriente y si ha tomado en cuenta los estudios del Ingeniero Coronel Zagarra.

Después de escuchar al señor Ministro de Fomento formularé las observaciones que juzgue procedentes.

El señor Arana. — Simplemente voy a manifestar, refiriéndome a las palabras del señor Senador por Piura, que el señor Lee ha hecho estudios sobre este ferrocarril. Tal vez ignore los viajes que ha hecho el señor Lee; pero yo, como Representante por Loreto, que he estado en contacto con el señor Lee, tengo motivos para conocer y saber que dicho señor ha hecho seis viajes en todos ellos acompañado por ingenieros americanos, desde el año 1917 hasta el de 1923. En 1922 hizo uno con un ingeniero y por su cuenta, lo que dió origen a que

consiguiese el apoyo de un sindicato americano. Este sindicato envió dos ingenieros de su confianza, los que hicieron viaje al Oriente por la vía de Chachapoyas, demorando un año. Pasaron por Tarapoto, Lamas, Moyobamba, etc., y regresaron por Balsa Puerto, Bellavista y Alto Marañón, elevando su informe al Sindicato. Después de este informe el señor Lee insistió, nuevamente, en obtener la concesión en vista de que The Huallaga Co. no cumplió con hacer el depósito de garantía de 10,000 libras estipulado en el contrato.

Haré algunas otras indicaciones. Contamos con el primer ferrocarril del Perú y del mundo entero, el Central, obra del Ingeniero Meiggs. Ese gran ferrocarril que partiendo del Callao escala los Andes se bifurca en ramales hasta el Cerro de Pasco y Huancayo, llegando ya a Huancavelica, bajo la dirección del ingeniero Voto Bernales y seguirá a Castrovirreyna, Ayacucho y otros lugares hasta encontrarse con el que partiendo de Mollendo llega a Arequipa, Cuzco y Puno. Así tendremos unido al Central con el Titicaca para continuar a Bolivia, y la Argentina, comunicando el Ferrocarril que llega hasta el donos con Buenos Aires, sobre el río de la Plata. O sea, que habremos concluido con una gran sección del ferrocarril Panamericano que nos pondrá en comunicación, por el Sur, con Buenos Aires, y por el Norte, con el Canadá.

Ahora, el tercer ferrocarril, no solo del Perú, sino de Sud América, será éste que partiendo de un punto del Pacífico y subiendo los Andes, y atravesando el Marañón sobre un puen-

te portentoso, llegue a Yurimaguas. De manera que del Pacífico al Yurimaguas nos pondremos en cuatro días, y en 10 o 12 días, del Pacífico al Atlántico. Muchas personas preferirán, tal vez, hacer su viaje a Europa conociendo el Amazonas y esas vastas y ubérrimas regiones, recorriendo esas pampas, para seguir después del Pará a Europa en diez días. En resumen: por medio de este ferrocarril nos pondríamos en doce días en el Pará y en diez más en Europa, total 22 días.

Suplico a los señores Senadores presten su apoyo al proyecto.

El señor Fernández.—Señor Presidente: El problema de las vías de comunicación, es seguramente, el más importante de nuestros problemas nacionales. Las vías de comunicación son al territorio de un Estado lo que el sistema circulatorio y nervioso al cuerpo humano; por ellas circula la vida, se realiza la comunión de ideas y sentimientos, se establecen las concordancias étnicas y culturales, los intereses económicos y de otro orden y las relaciones de co-dependencia que son las que constituyen en definitiva el espíritu nacional. Un sociólogo moderno, Wells, pregunta, ¿cuál es la razón por qué en el territorio inmenso de los Estados Unidos no han surgido repúblicas y estados independientes? Y él mismo da la contestación. Es porque cada una de las secciones de ese inmenso territorio está ligado a los demás por vías fluviales y lacustres naturales; de suerte que si se dice que los Estados Unidos han hecho los más grandes caminos de los pueblos en el mun-

do, debe rectificarse ese concepto en este sentido: son los grandes caminos los que han hecho ese gran pueblo, que no ha hecho sino completar sus vías naturales con las férreas y de otro orden, las más grandes del planeta.

Entre los caminos del Perú, evidentemente las vías de comunicación con la Montaña tienen mayor importancia, no solo desde el punto de vista económico y comercial, sino también bajo el aspecto nacional, como que están llamados a asegurar nuestra defensa, la integridad de nuestro territorio e incorporar definitivamente y por título de posesión, que es el mejor de los títulos de propiedad, inmensos territorios hasta hoy despoblados y que en el caso de no ser rápidamente unidos a nuestro organismo central no sabemos la suerte que les depara el porvenir. De allí la importancia del proyecto, al cual yo no de hacer sino unas cuantas observaciones, principalmente, con el objeto de demostrar que lo he estudiado con todo interés, que le presto el calor de mi voluntad, y que he de contribuir a su aprobación. Es necesario, empero que traiga a vuestra consideración algunas cuestiones que me ha sugerido la lectura de este importante proyecto. No he de hacer un análisis detenido de sus artículos, porque en ello ocuparía varias sesiones y el Senado ha entrado felizmente por la senda de la economía del tiempo: pocas palabras, juicios sintéticos y definitivos y soluciones rápidas. Voy a referirme solamente a todo aquello que se otorga al concesionario: la propiedad perpétua de la línea férrea; su derecho exclusivo de

dominio sobre una zona de 25 kilómetros a derecha e izquierda de la línea; la obligación que contrae el Estado de no construir ni permitir que se construya otro ferrocarril, cuyos rendimientos pudieran disminuir los ingresos del que es materia del proyecto; la exoneración de derechos aduaneros, la de derechos consulares, la concesión de 20,000 pertenencias de minas de carbón y de 4,500 de minas de otras sustancias, libres de toda clase de impuestos, es decir de los derechos territoriales y del tanto por ciento de participación.

Pero lo que principalmente llama mi atención examinando este asunto desde el punto de vista de sus proyecciones políticas y de interés nacional, es la concesión de 5.000,000 de hectáreas. 5.000.000 de hectáreas son 50,000 kilómetros cuadrados; y como por la cláusula 15 se le reconoce derecho al concesionario de auspicar la venta de los lotes alternados, la concesión en definitiva abraza 100,000 kilómetros cuadrados: 50,000 concedidos incondicionalmente y a perpetuidad, y 50 mil con un derecho que en último análisis viene a ser de opción de venta. 100,000 kilómetros es una extensión superior y mucho más grande que la de varios estados pequeños de Europa, sabido como es que Bélgica tiene 28,000 kilómetros cuadrados; Holanda, 32,000 kilómetros y el Portugal, 92,000 kilómetros. La concesión de esta inmensa extensión territorial en lo mejor de la montaña, ¿no creen el señor Ministro y los señores Senadores que puede ser un peligro para nuestra integridad territorial? ¿Sobre esa enorme extensión de

tierras se puede formar el núcleo de un nuevo estado amazónico a expensas de nuestra hijuela territorial! Evidentemente, que esta es una observación muy grave, que no ha podido pasar inadvertida a los grandes estadistas que han intervenido en la confección de este proyecto de contrato. Conocida es la gran competencia del Jefe del Estado, uno de los estadistas más notables de Sud América y la del señor Ministro de Fomento, que es uno de los hombres públicos mejor preparados con que cuenta la Nación.

El señor Ministro (por lo bajo) — Muchas gracias.

El señor Fernández (continuando).— Por eso no he de insistir en cuanto a los cinco millones de hectáreas; pero sí, en que se mantenga el derecho del Estado sobre la zona intermedia y que, por consiguiente, se suprima la cláusula 15a. Con tal supresión no se afecta en nada el contrato, porque la cláusula concede al empresario solamente el derecho de agenciar la venta, y como el retiro del encargo en nada afecta la validez del contrato en su parte sustancial, ni en sus derivaciones, creo que podría prescindirse completamente de la cláusula 15a., sin que con esto se entiendan menoscabados los intereses y expectativas de lucro del concesionario.

Otra de las observaciones que me sugiere este contrato y por la cual yo no lo veo sólidamente establecido, como para esperar que sea una realidad halagadora la construcción del ferrocarril a Yurimaguas, es la cláusula 26. Esta cláusula, que

contiene los casos de rescisión o de caducidad del contrato, estatuye condiciones distintas de las que informan el contrato principal. Según la cláusula 3a. y otras del contrato, el empresario se obliga a construir en el término de ocho años el ferrocarril a Yurimaguas a un punto del Pacífico. Y en la cláusula 26a se declara como causas de rescisión, y, por lo mismo, de caducidad, que el contratista no construya un kilómetro de ese ferrocarril en los primeros tres años. Las cláusulas de caducidad o rescisión deben estar subordinadas a las cláusulas fundamentales y en tal caso se opera la rescisión cuando la parte obligada no cumple la prestación que le concierne. De manera que es necesario que se establezca como cláusula rescisoria el no cumplimiento de las partes principales del contrato.

Es necesario que nos demos cuenta de la finalidad que persigue el empresario. No ha de ser evidentemente la de beneficiarnos, porque nadie ha de traer capitales importantes y emplearlos en un trabajo prolongado solo por el gusto de dotarnos de un ferrocarril importante como éste. ¿Cuál es, pues, el lucro, cuál el interés que persigue la Compañía? A mí me parece que lo que persigue es la posesión de los depósitos petrolíferos de la montaña; lo que persigue es poseionarse de ellos sólida y definitivamente. Yo he buscado libros y folletos para orientarme sobre la riqueza petrolífera de la montaña, y, desgraciadamente, los trabajos que hay sobre esta materia son muy superficiales, pero contienen lo suficiente para llevar al convencimiento de todos el hecho de

que hay muchos resumideros de petróleo en las márgenes del Huallaga, desde Chazuta y el Pongo de Aguirre, que está en el paralelo 6°50' hacia el norte. También sé que al Norte de ese grado la zona petrolífera es mucho mayor, y afecta, según las concesiones, una zona de 85 kilómetros de largo por 5 de ancho a derecha e izquierda del Huallaga. La zona petrolífera del Ucayali es también muy grande. Más o menos comienza un poco al norte de Pucallpa y aún cuando es cierto que Pucallpa está todavía muy por debajo del 8° grado de latitud, también lo es que dicho 8° grado ya comprende Contamana y otras regiones. La zona petrolífera a medida que avanza hacia el norte, es mucho más rica en cantidad y calidad. También tenemos petróleo abundante en Yuraico y en la desembocadura del río Santiago, sobre el Pongo de Manseriche. Desde remotos tiempos los indígenas, en la época que llaman de "vaciante" y que es propiamente de estiaje, forman en las partes secas, pequeños depósitos que denominan "los charcos", y en los cuales rezumen el petróleo y los aceites ligeros que los utilizan en los mismos fines en que empleamos el petróleo. También es sabido, a pesar de que no se han hecho trabajos de sondeo ni de reconocimiento de la profundidad, que hay petróleo en Chachapoyas, y en otros lugares.

Ahora bien, construyéndose el primer tramo de Yurimaguas a Moyobamba, el concesionario tendría un millón de hectáreas, es decir, 10,000 kilómetros cuadrados que puede abrazar toda la zona petrolífera de las már-

genes del Huallaga y del Ucayali.

Digo que no está debidamente asegurada la obligación del contratista de construir el ferrocarril, porque en una de las cláusulas se le impone la obligación de construir solo 70 kilómetros de vía y dentro de los 8 años 570 kilómetros. Entretanto, la distancia que hay entre Yurimaguas y Moyobamba es de 450 kilómetros y de Moyobamba a Chachapoyas, 220 kilómetros, de Chachapoyas al Marañón algo más de 200 y como no habría lugar a entregarle un millón de hectáreas, después de los primeros setenta kilómetros, solamente, resulta que no se habría acercado a las inmediaciones de Moyobamba y ya tendría derecho de hacer suya toda la zona petrolífera de la montaña. Evidentemente, que esto es un peligro que debe ser contemplado seriamente.

Para la entrega de los primeros millones de hectáreas no debe exigirse solo la construcción de setenta kilómetros, sino reservarla para la terminación de la obra. Otra observación es que no debe entregarse la propiedad de una manera definitiva y a medida que se vayan entregando las cinco secciones del camino; en mi concepto todas las partes del contrato deben estar ligadas, de modo que formen un todo indivisible. El conjunto de las prestaciones debe afectar a la totalidad de las contra-prestaciones, de manera que el contratista no debe adquirir la propiedad efectiva de una parte de las concesiones, en los primeros años del contrato, sino que debe esperarse la terminación del fe-

ferrocarril desde Yurimaguas hasta un punto del Pacífico.

En fin, señor Presidente, yo deseo que estos puntos se esclarezcan debidamente, que se establezca una obligación firme a fin de que el Estado no sea burlado por el concesionario, el cual puede quedarse de dueño de una importante zona petrolífera solamente con construir unos pocos kilómetros del ferrocarril. Se me dirá que entonces este contrato viene por tierra y que no hay esperanza de ver iniciado el ferrocarril. No tal, señores; las posibilidades económicas del Perú son cada día mayores. Todos creímos que el año de 1925 fuera uno de los peores en la vida financiera del Perú, y sin embargo, el presupuesto de ingresos, que fué aprobado con 88 millones de soles ha producido 91. Ha habido, pues, un mayor ingreso de 2.400.000 y si bien es cierto que se está adeudando Lp. 277 mil, ese déficit se debe a las importantísimas capitalizaciones que los dignísimos gestores de la administración pública han hecho en estos últimos tiempos.

¿Qué importa, señores, que venga por tierra este contrato? El Fisco peruano podrá realizar más tarde el ferrocarril con sus propios recursos. Las posibilidades del Perú son cada día mayores, repito; cuando avance la red ferrocarrilera, cuando terminen las carreteras en construcción y cuando comiencen a producir los terrenos irrigados y todas aquellas obras en que está actualmente comprometido el Estado, el Presupuesto pasará fácilmente a 10 millones de libras y seguramente con mayor rapidez a 15 millones de libras anuales, por-

que las energías económicas no se suman sino se multiplican. Y entonces, sobre la base de la misma renta del tabaco o sobre cualquiera otra, el Fisco puede mandar construir por nuestra propia cuenta, con nuestro propio dinero, ese ferrocarril, sin exponer los intereses nacionales, el futuro de nuestro organismo político, con un contrato que, a ojos vista, viene persiguiendo la posesión de la zona petrolífera de la montaña. (Aplausos en los bancos de los Representantes.)

El señor Arana. — Nuevamente voy a intervenir en este asunto, señor Presidente, para formular algunas observaciones sobre lo que ha dicho el señor Fernández. Desde luego, muy complacido me encuentro con la presencia de nuestro culto y activísimo Ministro, que tanto entusiasmo tiene para la construcción de caminos y ferrocarriles, pues sabrá muy bien ilustrar a la Cámara sobre las dudas que puedan presentarse.

Interesado como el que más en el acercamiento con Loreto, tengo que ver con la mayor simpatía este proyecto, cuya realización constituye un vivo anhelo de todos los departamentos de aquella región. Yo tengo 62 años, y desde niño recuerdo que el sueño de todos los del Oriente, es tener comunicación con la costa. Soy oriundo de San Martín, pero nací cuando la provincia pertenecía al departamento de Loreto; y tanto en ese lugar como en sus alrededores, que el señor Ego Aguirre conoce, porque ha pasado por allí, como el señor Álvarez y el señor diputado Hernández que se encuentra en la sala,

saben que en esa región hay gente que se interesa porque cuanto antes haya fácil comunicación con la costa. Para llegar a San Martín se viaja más de un mes por caminos peores que los existentes en época de los Incas, sufriendo mil penurias y dificultades. Es necesario haber nacido y vivido en la montaña para saber lo que son esos caminos, que tantas veces he recorrido subiendo cerros y bajando cuevas. Esos pueblos, como bien se comprenderá, están deseosos de tener fácil salida al mar y comunicación con la costa. Además, esos terrenos son excesivamente fértiles; producen todo lo necesario para el consumo. Hay petróleo, oro, carbón e incalculables riquezas en todos los reinos de la naturaleza, lo que no impide que seamos mendigos desde siglos atrás. Por eso soy el más partidario de este ferrocarril; siempre lo he sido; y ahora, como conozco que el concesionario cuenta con capitales, estoy interesado en la ejecución de la obra.

Se dice que vamos a conceder cinco millones de hectáreas de terreno. Pero ¿para qué nos sirven esas tierras si no las podemos cultivar, si no podemos sacar de ellas lo que producen o pueden producir? Son tierras que no tienen ningún valor mientras no tengamos medios de comunicación. Yo que conozco esas regiones sé las dificultades que tendremos que vencer.

Decimos que Loreto está sobre petróleo y es la verdad; a mí me consta. En muchas partes he visto petróleo a flor de tierra, en las aguas de los ríos, en el centro de la montaña. Pero, ¿para qué nos sirve, si no

podemos aprovecharlo? No solamente se necesitan ferrocarriles, sino personas que tengan fuertes capitales para construir largos canales, oleoductos, para poder llevar el producto al puerto donde debe embarcarse, que no puede ser ninguno de los del Alto Marañón o Alto Huallaga, sino Iquitos?

Por estas ligeras consideraciones, soy de opinión que la Cámara apruebe el proyecto en la forma en que está presentado o con ligeras modificaciones, porque las que se quieren introducir son sustanciales; fracasaría el contrato, con daño positivo de los pueblos de Oriente.

El señor Franco Echeandía.

—Sólo voy a decir pocas palabras. No quiero que quede flotando, después de las dos brillantes intervenciones del señor Senador por Loreto, la sospecha de que yo me opongo a la construcción del ferrocarril. Muy lejos de eso. El artículo 1º cuenta con mi voto, como todos los demás que sean aceptables, según mi modesto criterio, porque conozco las ventajas que reportará al país la obra en proyecto. No me opongo, sino que deseo que el proyecto se convierta en realidad, no en ocho años sino en el menor tiempo posible. Yo también reconozco, como el señor senador por Loreto, que el plan ha sido elaborado por los hombres más eminentes del país, entre ellos el señor Ministro de Fomento; pero también debo seguir al señor Senador por Ancash, cuando manifiesta que necesitaba saber si el concesionario había visitado el Oriente, no me referí a los viajes que hubiera hecho, sino a los estudios nece-

sarios, para llevar a cabo la obra. La cláusula segunda dice lo siguiente: (leyó).

“Cláusula 2a. — El concesionario presentará al Ministerio de Fomento los estudios definitivos del ferrocarril por secciones de 20 o más kilómetros, quedando obligado a completar la totalidad de ellos dentro de los tres años, a partir de la fecha de la aprobación de este contrato por el Congreso Nacional”.

Esto, indudablemente, me hacía dudar acerca de la existencia de esos estudios. Además, la cláusula 13, en uno de sus párrafos, dice: (leyó).

“Queda entendido que el concesionario podrá construir las secciones del ferrocarril arriba referidas en el orden que estime conveniente y dos o más de ellas a un mismo tiempo; y que el Gobierno le otorgará los títulos definitivos de propiedad de los terrenos que a ellas corresponden”.

De manera que el contrato no determina el punto de partida del ferrocarril. Hay vaguedad en esto, y mañana, seguramente, el concesionario no principiará de la costa o de Yurimaguas sino del centro.

Estas son las observaciones que he querido hacer, y desearía que el señor Ministro me dijera si se han dado ya los pasos definitivos, con el actual concesionario, para emprender esta obra ferrocarrilera.

El señor Ego-Aguirre.— No puede haber duda sobre la conveniencia de construir este ferrocarril, cualesquiera que sean

los sacrificios que se impongan al país. Esa necesidad es imperiosa. Yo en todo tiempo he sido partidario de las grandes vías ferrocarrileras de penetración, y no voy a contradecir lo que he sostenido durante largo tiempo. Y tan creo que debe atenderse al clamor de un pueblo que viene pidiendo hace tanto tiempo vías de comunicación, que he suscrito el dictamen a pesar de no estar de acuerdo con mis compañeros de Comisión respecto de un solo punto.

El señor Fernández, en el curso de su peroración, se ha ocupado de la concesión de tierras, considerando que la de una vastísima extensión pueda afectar nuestra integridad territorial. Sin duda nuestro estimado compañero no ha tenido oportunidad de fijarse en que esa zona no se va a acordar sin solución de continuidad; son zonas interceptadas, quedando espacios intermedios entre los que se van a ceder y los que quedan para el Gobierno; de manera que en esto no estoy de acuerdo con el señor Senador por Ancash. Pero si le sigo en lo que ha dicho respecto a la cláusula rescisoria. Yo creo que en todo contrato las cláusulas de rescisión deben estar relacionadas con la obligación del contratante: a obligación no cumplida tal penalidad. Pero en el proyecto que estamos debatiendo se estipulan solamente dos causales de rescisión; la primera, si el concesionario no construye un solo kilómetro de ferrocarril dentro de los dos años siguientes a la aprobación del contrato, y segunda, si el concesionario dentro de los ocho años pactados para su terminación y dos más—lo que supone

una prórroga—no hubiese terminado integralmente la vía férrea entre Yurimaguas y el Pacífico. Y por párrafo aparte se establece lo que el concesionario va a dejar de ganar con no cumplir y lo que va a perder.

Hay una cláusula en el contrato, la 18, que, de manera especial, acuerda al concesionario la facultad de denunciar, durante 30 años y con derecho exclusivo, los yacimientos de petróleo que encuentre en los terrenos que se le ceden. Pero en la cláusula rescisoria parece que se han olvidado por completo de este punto, porque se impone sanción en los casos de incumplimiento, afectando solo los derechos del concesionario solo en cuanto se refiere a las minas de carbón y demás minerales que pueda descubrir.

Yo creo que este asunto es de suma importancia y de extremada gravedad; y por eso, señor Presidente, sin entrar en mayores consideraciones, y reservándome para el momento en que se discutan detalladamente las cláusulas a que me he referido, voy a enviar a la Mesa un proyecto de sustitución de la cláusula 26, y así habré cumplido con el compromiso que contraí al firmar el dictamen que está en Mesa.

El señor Presidente.— Se va a dar lectura al documento que envía a la Mesa el señor Senador por Loreto.

El Senador que suscribe propone se sustituya la cláusula 26 del contrato de construcción del ferrocarril de Yurimaguas al Pacífico, en los siguientes términos:

Cláusula 26.— El Gobierno declarará la caducidad del pre-

sente contrato en los casos siguientes:

a).— Si trascurren dos años de los siete del período de construcción, señalado en la cláusula 3a., sin que el concesionario haya concluido un kilómetro del ferrocarril de Yurimaguas al Pacífico.

b).— Si vencidos los ocho años concedidos para su terminación trascurren dos años más sin que el ferrocarril haya sido construido en toda su extensión desde Yurimaguas al Pacífico.

En el primer caso el concesionario perderá junto con el depósito de garantía todos los derechos que le acuerda este contrato sin excepción alguna y sin responsabilidad para el Estado.

En el segundo caso el concesionario conservará:

a).— La propiedad de la sección o secciones del ferrocarril que hubiese concluido, y que se detallan en los incisos a, b, c, d y e de la cláusula 13.;

b).— La propiedad de las tierras de montaña que corresponden a la sección o secciones terminadas,

c).— La posesión de las minas de carbón y de otros minerales en la proporción señalada en la cláusula 17 y con arreglo a las condiciones que dicha cláusula establece; y

d).— La posesión de los yacimientos de petróleo de los que hubiere sido amparado con arreglo a la ley N° 4452 durante la vigencia del contrato; y

el concesionario perderá a favor del Estado sin lugar a reclamación e indemnización alguna:

a).— Los trabajos ejecutados en las secciones del ferrocarril no concluidas; y

b).— Todas las concesiones que se le hacen de terrenos, minas de carbón, de otros minerales y el derecho de denunciar yacimientos de petróleo, exención de contribuciones, etc. etc., acordadas en el contrato.

Lima, Setiembre 21 de 1926.

J. E. Ego-Aguirre.

El señor Ministro de Fomento.— Pido la palabra.

El señor Presidente.— Puede hacer uso de ella el señor Ministro.

El señor Ministro.— Yo reputo un honor para mí el intervenir en el presente debate, de una de las cuestiones que más interesan al desarrollo y futuro del país. Creo, señor Presidente, que el contrato en debate ha sido celebrado por el Gobierno dentro de las mejores condiciones que la índole del asunto permite, porque tiene, como lo dice muy bien el dictamen de las ilustradas Comisiones de Hacienda y de Obras Públicas, un cariz particular que no puede enmarcarse dentro de las reglas generales del derecho común. Y esto ocurre siempre que hay que armonizar el interés del Estado con el particular, del hombre que va a financiar un negocio. En este contrato no hay nada, señor Presidente, que envuelva una novedad con relación a contratos semejantes celebrados antes de ahora; antes bien este mejora, en más de un punto, las condiciones favorables al Estado.

Que la construcción del proyectado ferrocarril es una necesidad sentida de muchos años acá, como lo han expuesto

brillantemente algunos señores Senadores, es algo que no se puede discutir. Que tenemos que resolver el problema de la comunicación del Oriente con el Occidente y del Norte, Centro y Sur de la República, no se puede poner en duda. Y que el único modo de conseguir la realización de este anhelo es el tender vías férreas porque no bastarían los caminos en construcción ni los que puedan construirse posteriormente, es un axioma.

Ahora bien, se trata de construir un ferrocarril que partiendo de Yurimaguas continúe por el pueblo de Barranca y de ahí pase al Pongo de Huaracayo, sobre el río Marañón, continuando a Bellavista y a la cumbre de la cordillera occidental de los Andes, para terminar en el puerto de Paita, o en el de Pacasmayo o en un punto de la costa del Pacífico situado entre ellos.

Basta, Sr. Presidente, enunciar el recorrido de este ferrocarril para comprender su trascendencia; y si a esto se agrega que el concesionario se obliga, también, a construir dos caminos carreteros que unan los pueblos de Bellavista y Chachapoyas y un punto de la línea férrea y Moyobamba, o dos ferrocarriles que vinculen los mismos lugares, se verá que, realmente se abre nueva etapa en la comunicación con esos lugares del territorio nacional.

El concesionario para ejecutar estas obras debe emplear su propio dinero; el Estado no tiene, como en otros contratos que hemos celebrado o proyectado, que contribuir con ningún capital, y es por esto, que el concesionario pide, en compensación, que se le hagan las con-

cesiones de que me voy a ocupar someramente.

Creo, señor Presidente, que el contestar las observaciones que se han formulado será la mejor forma, a mi entender, como puedo dar a conocer el pensamiento del Gobierno sobre el ferrocarril oriental a que se refiere el contrato.

Comenzaré por lo expuesto por mi estimado amigo, el señor Senador por Piura, don Alberto Franco Echeandía, quien ha recordado la meritisima labor del señor Coronel Zegarra. Esto es muy justo porque durante muchos años el señor Coronel Zegarra se ocupó de un ferrocarril que partiendo de Paíta llegara a un punto navegable del Marañón. Y yo debo declarar ahora, rindiendo así un tributo a su memoria, que precisamente los estudios del señor Coronel Zegarra y de los Ingenieros que con él concibieron la idea de este ferrocarril ha sido la base fundamental para que The Huallaga Company primero y el señor Bertrám T. Lee después hayan tenido la idea de realizar la obra.

Hay, pues, estudios no definitivos; y no los puede haber hasta que no se haga mayores exploraciones. Pero hay estudios, que han servido de base para redactar este contrato, entre ellos principalmente los efectuados por el señor Coronel Zegarra. Tenemos los de Koo-pel, para un ferrocarril de penetración al Marañón siguiendo la dirección de Sullana, Morropón, Olmos y Bellavista sobre la margen derecha del río Marañón. O sea que este ferrocarril está estudiado en parte, principalmente en la región de la Sierra, hasta el Marañón, siendo esta zona la que exige

mayores estudios y rectificaciones.

El señor Arana, distinguido Senador por Loreto, ha dicho lo que yo he repetido imperfectamente. Ha dicho, con todo acierto, que el señor Lee conoce la región del Oriente y que ha hecho varios viajes en compañía de expertos ingenieros, conocedores del lugar, de lo cual se puede deducir que todo lo que afirma tiene la importancia de lo que asevera el que conoce, porque la ha visitado detenidamente, dicha región. Y aquí viene bien repetir lo que con todo acierto ha dicho el señor Senador Arana: que con este ferrocarril, el llamado Central y el del Sur de la República tendremos la red pan-americana, que nos permitirá tomar el tren en Mollendo, seguir a Puno y La Paz hasta llegar por las redes bolivianas, hasta Buenos Aires, y, también, al territorio llamado "de Colonias", de Bolivia, por Riveralta, y al Atlántico por un río navegable del Brasil.

En cambio de esta obra ferroviaria que ofrece realizar, el señor Lee solicita—seguiré el orden de las observaciones—un monopolio para que no puedan construirse vías férreas dentro de una zona de 25 kilómetros a ambos lados del eje del ferrocarril que se proyecta. Esto se concede, señor Presidente, no solo tratándose de obras como la del ferrocarril de Yurimaguas al Pacífico, sino cuando se gestiona la implantación de cualquiera industria que demande esfuerzos y capitales, puesto que nadie va a implantar una industria ni a hacer un ferrocarril si al día siguiente puede surgir a su lado una industria igual o construirse otra

ferrocarril, ya que entonces serían ilusorias las utilidades que se pretendía obtener. Es, pues, una concesión natural, y si se quiere ilusoria, porque nadie, **existiendo un ferrocarril**, pretenderá construir otro en regiones como las montañosas del Perú. Pero en fin, suponiendo que esa posibilidad existiera, el hecho es que no habrá quien haga un ferrocarril con su propio peculio si no cuenta con la garantía que resguarde los capitales por invertir.

El Gobierno se obliga, así mismo, a no construir ni otorgar a terceras personas concesión o concesiones para la construcción de ferrocarriles, cuya explotación por el Gobierno o por terceros, pueda traer como consecuencia una disminución de las entradas del ferrocarril que se proyecta, sin dar al concesionario preferencia, en igualdad de condiciones, para que construya y explote dichas líneas. Únicamente un derecho preferencial, por el término de tres meses.

Viene en seguida, la concesión de cinco millones de hectáreas de terrenos. Estos cinco millones de hectáreas de terrenos no se conceden desde el primer momento. No va a tomar posesión de este terreno, el señor Lee, al otro día de que el contrato sea una realidad. No; irá tomando posesión de las tierras paulatinamente, en la forma que sigue: recibirá el primer lote, de un millón de hectáreas, cuando haya construido el ferrocarril de Yurimaguas al pueblo de Barranca; el segundo cuando haya construido la sección comprendida entre Barranca y el pongo de Huaracayo; el tercero, cuando esté terminada la parte comprendida entre

el pongo de Huaracayo y Bellavista; el cuarto, cuando haya construido la sección de Bellavista a la Cordillera, al **divortia acuarum**; y el quinto, cuando haya construido el último lote, o el primero, según como quiera contarse, de acuerdo con lo dispuesto en la cláusula 13, de la Cordillera al Pacífico. Entre estos lotes hay, como ha dicho ya el señor Ego-Aguirre, solución de continuidad; es decir, que deben alternarse con los que se reserva el Estado. Algo más. Será dividido cada lote de un millón de hectáreas en pequeñas porciones de 5.000 hectáreas cada una.

¿Qué valen estos cinco millones de hectáreas? Valen mucho y no valen nada, según como se contemple el asunto. Hoy, ¿qué valen? Propiamente hablando no pueden cotizarse, porque la falta de población, de caminos, de ferrocarriles u otras vías de comunicación, no permite su explotación. Mañana, con el ferrocarril valdrán mucho. Hay que tener en cuenta el inmenso valor que adquirirán los otros millones de hectáreas que le quedan al Perú, tierras que hoy no representan valor alguno. Además, dada la manera como se van a distribuir los lotes no tenemos por qué abrigar el temor de que vamos a dar al concesionario una "República" donde él pueda alzar bandera con daño del honor e integridad nacionales, porque hay que tener en cuenta que no se forman las soberanías con sólo territorios sino con población. Luego, no hay por qué suponerle esa intención al concesionario. Recordemos lo que pasó hace años en Bolivia, con el Acre. Ya en estos tiempos esos peligros no pueden existir bajo nin-

gún concepto porque las soberanías se encuentran bien definidas. ¿Qué son cinco millones de hectáreas al lado del resto de los millones de millones de las que forman nuestro territorio? No podrían nunca esos cinco millones de hectáreas intercambiados en el corazón de nuestras sierras y montaña imponerse a los millones de millones de la República toda. En cambio, si va el ferrocarril hacia esas regiones de nuestra selva, obtendremos enormes y benéficos resultados, para el país y podrán adquirir, esas tierras, gran valor. Y tan cierto es que el terreno que le queda al Perú en ese lugar va a valer más, que en una de las cláusulas del contrato se establece que en ningún caso el Perú podrá vender sus terrenos a precio no menor de una libra por hectárea. O sea que desde que se aprueba el contrato se valorizan los terrenos que pertenecen al Estado.

Mi distinguido amigo y compañero, el señor Senador por Ancash, doctor Fernández, dice que no sólo se le concede al concesionario los 5,000.000 de hectáreas, sino que también se le da el derecho de venta, de ser el agente del Gobierno, para vender otra cantidad igual de hectáreas. Esa cláusula, señor Presidente, no es favorable al señor Lee y sí a nosotros, porque se trata de una persona que conoce esa región. Un hombre que va a hacer un ferrocarril allí es el que se va a constituir en un agente para vender lo que es nuestro. En cambio, sin ese Agente, las dificultades del Gobierno para vender esas hectáreas de terreno serían mayores. Y tan tiene el Sr. Lee interés por el país, en esta venta, que él nos pone como condición que la que

va a hacer de esos terrenos no podrá verificarse a un precio menor de una libra por hectárea; de manera que más bien se le impone una obligación por la cual no tiene el derecho de cobrar honorarios ni gastos de ninguna clase, siendo el Perú el que debe pagar los de escrituras, alcabala, etc.

Se le concede, también, al concesionario, el derecho de poder denunciar 20.000 pertenencias de carbón y 4500 de minerales con el privilegio de no pagar la contribución de minas, quedando, en cambio, obligado a pagar los derechos de exportación y otros relacionados con el empadronamiento de las minas. Esto se hace en el deseo de favorecer al contratista para que pueda hacer obra, porque si no tratamos de interesar a los hombres que tienen capitales para que los traigan a nuestro país en busca de utilidad, no van a venir solamente con el objeto de hacernos las obras. Tenemos que hacerles concesiones que les estimulen y que, al mismo tiempo que trabajan en la explotación de las minas contribuyan al aumento de la riqueza del país. Por una pequeña cantidad que no recibimos del impuesto de las minas, vamos, pues, a tener, en cambio, grandes capitales que se emplearán para trabajar esas minas del Perú; y se estimulará a otros mineros que irán a trabajar en esas regiones, todo lo cual vale muchísimo. No debemos olvidar y seguramente no lo habrán olvidado los señores Senadores, la diferente situación de los países jóvenes, especialmente estos de Sud América, que tienen necesidad de traer capitales extranjeros, de Estados Unidos y de Europa, y

que, por lo mismo, se encuentran en la situación de tener que ser más generosos con las riquezas que tienen, pensando en las que después obtendrán.

También se le permite al concesionario denunciar los yacimientos petrolíferos que encuentre en el terreno que le corresponde, pero en este caso la concesión es favorable a nuestro país, porque el Estado percibirá el seis por ciento del producto bruto; de suerte que con ese seis por ciento queda compensada la adjudicación.

El señor Fernández en su elocuente discurso nos dice que no nos apuremos, que esperemos, que ya vendrán otros capitalistas, otras personas para hacer esta obra. Yo creo que debemos tener, y seguramente tenemos todos, una gran fe en el porvenir de la patria; seguramente estamos convencidos de que este país, al conjuro de un hombre extraordinario, se ha puesto en marcha a conquistar sus más grandes destinos. No obstante, entre una esperanza que ofrece el señor Senador por Ancash y una realidad que se presenta a la sanción del Congreso, yo me inclino por la realidad, porque las ventajas más favorables que pudieran obtenerse en un contrato ulterior están compensadas con hacer, desde ahora, la obra, con tener, desde estos tiempos, el ferrocarril, en la zona de que tratamos. Yo creo en la esperanza pero me quedo con la obra.

Además, señor Presidente, si nosotros hiciéramos la cuenta, estrictamente matemática de lo que vamos a dar y de lo que vamos a recibir, yo me atrevo a declarar que no es la compensación tan grande y exagerada como se cree, en favor del con-

tratista. Claro está que va a ganar y claro es que desea ganar lo más que le sea posible; pero la importancia de la obra y de las regiones que se van a abrir al porvenir industrial del Perú, hace que tengamos que aceptar algunas exigencias de momento para poder llevar a cabo tan halagüeña posibilidad; pero, repito, las compensaciones en el futuro serán de tal magnitud que cualquier sacrificio de la hora presente quedará ampliamente superado. Así, por ejemplo, yo había hecho estos cálculos basadas en las obras ferroviarias que actualmente realiza el Gobierno.

Tomando una de ellas como punto de referencia, la del ferrocarril al Pachitea, de gran semejanza con la que se proyecta, tenemos que cada kilómetro cuesta seis mil libras. Suponiendo que los kilómetros por construir sean mil, tendremos, seis millones de libras; pero como el ferrocarril al Pachitea es de vía angosta y el que discutimos será de vía ancha, habrá que anotar un aumento de treinta por ciento, lo que dará un total de siete millones ochocientas mil libras esterlinas. Y como hay que agregar 320 kilómetros de línea angosta, de las dos vías adyacentes al gran ferrocarril, tendremos, pues, que calcular el precio de dos mil libras por kilómetro, o sea, seiscientos cuarenta mil libras. Ocho millones cuatrocientas cuarenta mil libras para tener seis mil kilómetros de ferrocarril, más los 320 de cada uno de los ramales a Moyobamba y Chachapoyas.

En cuanto a la cesión de la propiedad del ferrocarril al concesionario, no es una novedad en nuestra historia ferrocarrile-

ra. La Empresa del Ferrocarril inglés quedó siempre con la propiedad de su línea; el de Reventazón a Bayovar, lo mismo; y el de Cerro de Pasco, ha quedado de propiedad absoluta de los constructores. No es, pues, repito, ese punto, una novedad.

En cuanto a la exoneración de los impuestos de Aduana a los materiales que se importen para la construcción y explotación del ferrocarril, ello está fundado en la ley vigente de ferrocarriles, que la concede a todo el que quiere construir vías férreas y a todas las Empresas ferroviarias en actual funcionamiento.

Respecto al derecho de no pagar la contribución de minas también traigo algunos cálculos: tiene derecho a 20.000 pertenencias de carbón y a 4500 de mineral. Al precio de cuatro soles por pertenencia de carbón, y en 30 años, que es el tiempo que se concede, tenemos 240.000 libras; y al precio de 30 soles por pertenencia al año, las 4500 de mineral, hacen en los 30 años, 405.000 libras, o sea un total de 645.000 libras.

El punto más importante de este contrato, es el fijar las tarifas. Para esto se han tenido en cuenta, con pequeñas diferencias las que actualmente rigen en la línea del Ferrocarril Central. Se han conservado las clases primera y segunda para los pasajeros. Para la carga la categoría o clasificación de diez clases. Se ha establecido desde dos hasta doce centavos por tonelada de carga, por kilómetro, y cuatro y siete centavos por kilómetro para los pasajeros, no obstante de que un ferrocarril al corazón de la montaña del Perú tiene que vencer dificultades mayores. También se es-

tablece que estas tarifas se podrán modificar, previo acuerdo entre el concesionario y el Gobierno, cada cinco años, fijándose para los primeros cinco años, repito, una escala de pasajes y de fletes casi igual a la vigente en el Ferrocarril Central.

Tengo que indicar que el señor Beltrán no va a entrar inmediatamente en posesión de los terrenos, ni del carbón, ni del petróleo, ni de las minas. Irá tomando posesión del terreno, de las minas y del petróleo, a medida que los trabajos se vayan realizando, y tal como ya lo he expuesto. Así es, pues, que no se puede burlar del Estado; primero, porque nada hay que autorice a suponerle esa intención y segundo, porque solo entrará en el beneficio inmediato de las concesiones cuando haya también realizado parte apreciable de los trabajos.

Por estas observaciones, yo espero, señor Presidente, que la sabiduría del Senado, de la que a cada rato tenemos relevantes pruebas, se servirá aprobar el proyecto de contrato del ferrocarril de Yurimaguas a la Costa, seguro de que la sanción de esta ley será uno de los más grandes jalones que vamos a poner en el proceso del progreso del Perú, acercando unas a otras las diversas partes de nuestro territorio, yendo a buscar las riquezas que hoy no pueden explotarse por la falta del riel y del camino. Laboraremos, no solo por un porvenir grandioso, sino por un presente fecundo y halagüeño al patriotismo. (Aplausos).

No habiendo hecho uso de la palabra ningún otro señor Senador se dió el punto por discutido, y puesta al voto la cláu-

sula 1a. del contrato en referencia fué aprobada.

En seguida, y sucesivamente, se aprobaron las cláusulas 2a., 3a. y 4a.

Asimismo se aprobó la cláusula 5a., con las modificaciones que se indican en la Resolución Suprema de 5 de Marzo de 1926.

A continuación se aprobaron las cláusulas 6a., 7a., 8a., 9a., 10, 11 y 12.

El señor Relator da lectura a la cláusula 13 modificada por la antedicha Resolución Suprema.

El señor Presidente.— En discusión la cláusula leída.

El señor Caveró.— La última parte de la cláusula que acaba de leerse y está en debate, me sugiere algunas observaciones que tienden a asegurar de mejor manera las relaciones entre el Gobierno y el concesionario.

Tratándose de la rescisión del contrato, puede ella producirse porque el concesionario no haya construido ni un kilómetro en los dos primeros años o porque haya dejado pasar el término de ocho años y dos más sin construir la línea total de Yurimaguas a un punto del Pacífico. Como según la parte final de esta cláusula, queda por completo al arbitrio del contratista el determinar las secciones que va a construir, abrigo el temor de que cediendo al natural interés de reportar los mayores beneficios posibles, construya solo las secciones que ofrezcan más facilidades para la obra y mejores expectativas para explotar las secciones construidas; y como por lo dispuesto en la cláusula posterior la rescisión no abarca todo el contrato, al producirse sólo parcial-

mente dejaría a cubierto la propiedad del concesionario en las secciones construidas, resultando en las abandonadas más o menos extensas, soluciones de continuidad, que serían el fracaso del vehemente anhelo nacional, de establecer de una vez por todas la gran vía férrea entre uno de nuestros puertos septentrionales de mar y el de Yurimaguas, en el río Huallaga, con la circunstancia de que los intereses creados por el dominio parcial de la línea, acabarían, sin duda, por suscitar graves tropiezos para la obra de completarla en las secciones interrumpidas.

Si el país se ha determinado a afrontar esta empresa colosal a costa de cuantiosos sacrificios, en su empeño de establecer una poderosa vía de penetración hasta nuestras extensas y ubérrimas selvas, para colonizarlas y convertirlas en fuentes inagotables de producción, debe por lo menos adoptar toda clase de precauciones y garantías para asegurar la ejecución de la obra en su totalidad; garantías que no se consultan por cierto, dejando al arbitrio del contratista limitar, sin ninguna responsabilidad, la concesión a determinadas secciones, que se presten a una explotación provechosa, con exclusión de las obras que no le ofrezcan ventajas particulares, puesto que la vigencia y efectos del contrato no están vinculados a la ejecución total de la obra, sino que lejos de eso, parece que se conspira al fraccionamiento, agrupando en grandes masas los derechos del concesionario, para ir adquiriéndolos independientemente a medida que construya las cinco secciones en que se ha dividido la línea; masas de tal volumen en

extensas áreas de tierras agrícolas, de regiones mineralizadas y de ricos yacimientos petrolíferos, avaloradas aún más por toda clase de franquicias y exenciones de impuestos fiscales y municipales, que cada una de ellas puede abarcar un vastísimo campo de explotación industrial y comercial. De ahí mi preocupación porque se arbitre una fórmula de garantías eficaces, para asegurar la construcción de la línea en toda su integridad, contra el libre arbitrio que pretende el contratista.

El señor Ministro de Fomento.— Señor Presidente: En su oportunidad me ocuparé del punto relativo a la rescisión, a que se ha referido el señor Senador por Loreto, doctor Ego-Aguirre. Ahora voy a tratar de las observaciones formuladas a la cláusula 13, que se ha de servir leer el señor Relator.

El señor Relator da lectura a la cláusula 13, contenida en la Resolución Suprema de 5 de Marzo de 1926, ya inserta. Y continuando dice:

El señor Ministro.— Establece, pues, el contrato, que con los cinco millones de hectáreas se formen cinco lotes de un millón cada uno, y que estos lotes y las consiguientes concesiones de minas de carbón y petróleo, se adjudiquen al concesionario según los tramos de ferrocarril que construya.

El señor Senador por Ayacucho expresa la alarma, de que el concesionario pueda escoger una o dos secciones de la obra, entre a gozar de los derechos que se le reconocen y abandone el trabajo de las demás secciones. Sobre esto debe expresar que eso no puede suceder

porque las concesiones que se hacen por sección son iguales: el millón de hectáreas con sus consiguientes pertenencias. De manera que no veo ningún interés para el concesionario en construir solo una de las secciones. Si se dijera: la sección tal tiene estas concesiones y la sección cual estas otras, se podría creer que el concesionario optaría por la que le dejara más provecho.

Además, el espíritu de este contrato es el que los trabajos comiencen de Yurimaguas a la Costa. No se dice explícitamente porque en obras de esta magnitud el concesionario debe gozar de cierta libertad, pues está influenciado por muchos factores. Habrá sectores en que los estudios se hagan con mayor facilidad y habrá secciones en que la ejecución de la obra sea más difícil, aunque en todas se ponga a contribución el mismo esfuerzo. Y como nuestro objeto no es ponerle al concesionario el puñal al pecho, sino, al contrario, ayudarlo, yo no encuentro razón para que no se le permita comenzar la obra por el tramo que juzgue conveniente.

El señor Senador por Ayacucho debe tener presente que en este ferrocarril el negocio está en la unidad de la obra. Este es un ferrocarril en que no se pueden hacer diez kilómetros y dejar de hacer cuarenta, porque se trata de caminos de tal naturaleza que no podría dicho ferrocarril producir rendimiento si no se pone a Yurimaguas en contacto con el mar. Ese es el negocio. No lo es hacer un ramal que parta de Pimentel a Cajamarca. No; este es un ferrocarril que tiene que concluir el que quiera hacer negocio.

Después de estas considera-

ciones creo que no habrá inconveniente para que la ilustración del señor Caveró acepte la cláusula 13.

El señor Caveró.— Si como dice el señor Ministro el propio interés de la empresa estriba en la construcción y explotación integral de la vía férrea de que se trata ¿por qué no se prescinde de la cláusula en que se deja a la discreción del contratista, la opción de reducir los términos de la concesión únicamente a las secciones que quiera o pueda construir, en vez de obligarlo perentoriamente a ejecutar la obra en toda su amplitud? Si en el contrato se estipula la construcción del ferrocarril de Yurimaguas a un punto de la Costa, prescindamos de la cláusula inconveniente, que no respondiendo a ninguna exigencia fundamental entraña eventualidades y peligros que deben prevenirse por remotos que sean.

El señor Palacio.— Como se trata de la construcción de un ferrocarril y no de un camino, tiene, indudablemente, que comenzarse del lugar a donde puedan llevarse los artículos necesarios para la construcción, como, por ejemplo, los rieles. ¿Cómo puede concebirse que no sea la Costa el punto de partida? Ahora bien, si el concesionario construye el ferrocarril desde el puerto de Paita a la cumbre de los Andes será un ferrocarril que no va a producir nada. Porque, ¿qué va a traer? Digo esto porque no se pueden llevar rieles para la vía ancha a lomo de mula, sino usando la misma línea férrea a medida que esta va construyéndose.

Por consiguiente no hay el

peligro de que construido el primer tramo, desde Pimentel o Paita hasta el **divortia acuarum** se paralice la obra, puesto que entonces nada ganaría la Compañía. Sería imposible traer rieles y locomotoras por Yurimaguas porque no hay vapores de gran tonelaje que naveguen en el Amazonas.

El señor Arana.— A pesar de la brillante exposición del señor Ministro de Fomento, con relación a la objeción hecha por el señor Caveró, tengo algo que manifestar por ser conocedor de los lugares en donde debe comenzar y terminar el primer tramo de ese ferrocarril: Yurimaguas-Barranca. La región es extensa y comprende ríos caudalosos, entre ellos el Parana-puras, que exigirán puentes de mucho costo, y terrenos muy feraces, como todos los de la región de la montaña. En esa región existe, desde antiguo, la primera capital de la Comandancia de Maynas, o sea el pueblo de Jeveros; existen, también, varios pueblos, entre ellos el de Balza Puerto, antigua Capital del departamento del Alto Amazonas. Todos estos pueblos, están en vías de desaparecer por las dificultades de la comunicación. El camino que los una tiene que ser hecho de río a río y entiendo que va a ser el más costoso por los grandes pantanos y ciénagas. Yo encuentro menos gravosa la construcción de un ferrocarril en la sierra o en la costa que en la montaña. Esto lo sé por experiencia, por haber mandado construir muchos kilómetros de carretera.

Respecto a lo que dice el señor Senador Palacio de que no podrán venir por la vía del A-

mazonas los materiales para la construcción del ferrocarril diré que está equivocado, porque de Iquitos a Yurimaguas pueden ser trasladados en vapores de 200 o 300 toneladas, tan grandes como los de dos o tres mil toneladas del Pacífico, planos, amplios y espaciosos; de manera que sería muy fácil la introducción de los materiales por Iquitos. El que construya el ferrocarril tendrá interés en comenzar por el Pacífico, porque por el Amazonas sería más costoso, pues la navegación en el Huallaga o en el Marañón solo se hace en vapores de 300 toneladas en los cuales es imposible llevar petróleo. El petróleo tendrá que llevarse a la Costa por ferrocarril porque la desigualdad de nivel de los terrenos de la montaña es grave obstáculo para los oleoductos.

—Como ningún otro señor Senador hiciera uso de la palabra se dió el punto por discutido y se puso al voto la cláusula 13, siendo aprobada.

El señor Fernández.— Yo quiero que conste mi voto contrario al artículo 13, por las razones que expuse en mi anterior intervención y además, porque es un principio de derecho universal que el vínculo jurídico emanado de un contrato debe ser único e indivisible, de suerte que el conjunto de prestaciones que hace una de las partes debe corresponder al conjunto de prestaciones de la otra. Pero en el artículo 13 se permite la construcción de este ferrocarril en secciones independientes y separadas, de suerte tal que construyendo una sola tendría el concesionario derecho de propiedad definitiva so-

bre un millón de hectáreas. Yo tengo para mí que a pesar de las serias dificultades que ofrezcan nuestros terrenos de montaña, estará en el interés del concesionario construir el primer tramo, o sea desde Yurimaguas hasta Moyobamba y sus desembolsos quedarían ampliamente remunerados, porque allí están precisamente las zonas petrolíferas de riqueza manifiesta.

Por esta razón y por las que expuse en mi primera intervención, quiero que conste mi voto en contra de este artículo.

El señor Caveró.— Yo también deseo, señor Presidente, que quede constancia de mi voto en contra.

El señor Presidente.— Quedará constancia de los votos de los señores Senadores Fernández y Caveró.

—En seguida, y sin debate, se aprobó la cláusula 14.

Después de lo cual y siendo la hora avanzada el señor Presidente levantó la sesión.

Eran las 8 y 30 p. m.

Por la Redacción.

José Manuel Calle.

38a. sesión del Miércoles 22 de Setiembre de 1926

Presidencia del señor Enrique de la Piedra.

Abierta la sesión a las 5 y 35 p. m., con asistencia de los señores Senadores Alvarez, Ara-