

licas del Congreso en la tercera legislatura extraordinaria de 1917.

Se va a pasar a la orden del día.

ORDEN DEL DIA

No hablando de qué tratar, se levanta la sesión.

Eran las 6 h. 45' p. m.

CONGRESO

Sesión del viernes 1.º de marzo de 1918

Presidida por el señor Juan Pardo

Sumario.— A pedido del señor Balta, se acuerda que el Congreso sesione también el día de mañana para continuar resolviendo insistencias y asuntos pendientes.

Orden del día — Se pone en discusión la insistencia del Senado, manteniendo la partida de quinientas mil libras para la construcción de ferrocarriles.— Discursos de los señores Coronel Zegarra, Peña Murrieta, Velezmore, Borda, Díez Canseco y Sousa (don Aurelio).— Se suspende la sesión, citándose para el día próximo, a las cinco de la tarde.

Abierta la sesión a las 6 h. 15' p. m., con el quórum reglamentario, fué leída y aprobada el acta de la anterior.

PEDIDOS

El señor PRESIDENTE.— Se va a pasar a la orden del día.

El señor BALTA (Diputado).— Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE.— El señor Balta puede hacer uso de la palabra.

El señor BALTA.— Señor Presidente: Como parece que las insistencias pendientes son varias; como una sola de ellas, la de ferrocarriles, seguramente tomará toda esta sesión, yo pediría que se consultara si mañana también celebramos sesión de Congreso para terminar con todos los asuntos pendientes.

El señor PRESIDENTE.— Está en discusión el pedido del señor Balta, que consiste en que se reúna mañana el Congreso, en el caso de que no se resuelva en la sesión de hoy el proyecto de ferrocarriles, los presupuestos departamentales de Huánuco y Piura y los demás asuntos pendientes (Pausa). Si ningún señor hace uso de la palabra se dará el punto por discutido (Pausa). Los señores que aprueben el pedido se servirán manifestarlo. (Votación). Los señores que estén en contra (Votación). Aprobado.

ORDEN DEL DIA

El señor PRESIDENTE.— Se va a tratar en primer lugar de la insisten-

cia sobre ferrocarriles. Se dará lectura a la nota del Senado insistiendo en su proyecto.

El señor Secretario leyó:

Cámara de Senadores (Presidencia).

Lima, 3 de enero de 1918.

Señor Presidente de la Cámara de Diputados.

De conformidad con la opinión expresada por sus Comisiones de Obras Públicas y Principal de Presupuesto en el dictamen que para conocimiento de esa Cámara tengo el honor de enviar a Ud., desechó el Senado, en sesión de ayer, el proyecto aprobado por esa Cámara en sustitución del que se le enviara con fecha 18 de agosto del año próximo pasado y en virtud del cual se manda consignar en el presupuesto general de la República para el año en curso, una partida de quinientas mil libras peruanas de oro, destinadas a la construcción de ferrocarriles; y acordó, en consecuencia, insistir en su primitiva resolución.

Dios guarde a Ud.

J. C. Bernalles.

El señor PRESIDENTE.—En discusión la insistencia de la Cámara de Senadores.

El señor CORONEL ZEGARRA.— Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE.— Tiene la palabra el señor Coronel Zegarra.

El señor CORONEL ZEGARRA (Senador).— Señor Presidente: Pocas palabras bastan para explicar las razones que ha tenido la Cámara de Senadores para insistir en su primitivo proyecto. Comparando los dos que se han presentado, salta a primera vista que el que ha sido más maduramente estudiado y con mejor coordinación es el del Senado, por las razones que paso a exponer.

En el proyecto del Senado se principia por autorizar al Ejecutivo para que proceda a la construcción de ferrocarriles por tres medios: ya por administración, ya por licitación, ya finalmente, por medio de una operación financiera que tenga por base las 500,000 libras que vota el proyecto. Nada de esto absolutamente ofrece el proyecto de la Cámara de Diputados. Simplemente vota una cantidad de 200,000 libras para la construcción de ferrocarriles, en su primer artículo. El proyecto del Senado, en cambio, vota 500,000 libras a firme, en el presupuesto general de la república, sobre la base ya indicada. El proyecto de la Cámara de Diputados, que parece mucho más favorable, pues aparenta votar 1,000,000 de libras para la construcción de ferrocarriles, no lo es en realidad. Vamos a ver la manera rara cómo aparenta votar este millón. Este millón se subdivide de la manera siguiente: en primer lugar, 200,000 li-

bras, que es lo único efectivo, para la construcción de los ferrocarriles que como se advierte es una cantidad mucho menor que la señalada en el Senado. Vota en seguida una partida de 20.000 libras para estudios simultáneos de más de 1,800 kilómetros de vías, que son las enumerados ahí. Este mero artículo, o sea votar para estudio simultáneo de muchos kilómetros sólo 20.000 libras, está manifestando claramente que no es posible cumplirlo: es un artículo que no tiene razón de ser, porque no es posible darle cumplimiento. Y hay una prueba definitiva para creerlo así: en el estudio que se hizo del ferrocarril al Marañón, cuya tercera parte atraviesa pampa, y por consiguiente sólo origina un trabajo rapidísimo y económico, siendo otras dos terceras partes en la serranía y en la montaña; los 600 kilómetros, más o menos, de que consta ese estudio, requirieron el gasto de 20.000 libras para verificarlo; por consiguiente, de los 1,800 (mil ochocientos) kilómetros, la tercera parte tan sólo puede llevarse a cabo; es decir 600 kilómetros, quedando sin estudiarse 1,200. En seguida vota el proyecto de la Cámara de Diputados 280.000 libras para la "intensificación" de los ferro-carriles; pero al votar estas 280.000 libras que señaló en su primitivo proyecto, indicó que se debían agregar dos ferrocarriles más; de Sayán a Oyón (rectificándose el orador) tres más: el ferro-carril de Sayán-Oyón, el de Jatunhuasi, y el de Menocucho a Quiruvilca. El solo ferro-carril de Jatunhuasi representa un desembolso de 300.000 libras; luego se comprende que es necesario repartir muy reducidas cantidades y pasar años en la construcción de todos los ferro-carriles indicados, cuando ya se trata de seis líneas distintas que se deben construir. Finalmente vota otra cantidad el proyecto de la Cámara de

mer golpe de vista que va a ser imposible aplicar para la construcción de todo ese enorme plan de ferrocarriles? ¿Emplearán 15 a 20 años en su construcción?

La razón ha sido muy sencilla: al principio de esta discusión, los intereses regionales reclamaron cada uno su parte; era necesario dar una satisfacción a todos; no importaba que efectivamente no se llegara a construir lo ofrecido; era preciso que figuraran todas las vías en la ley, aunque no se pudieran ejecutar sino sobre el papel. He allí por qué el proyecto de diputados, votando aparentemente una suma doble de la que vota el Senado en efectivo, no representa ni la mitad del trabajo que se va a ejecutar con la mitad de fondos que vota el proyecto del Senado.

Siguiendo la comparación de los proyectos, tenemos otro artículo que llama la atención en el proyecto de Diputados, y es el artículo 50., en que se habla de que no debe procederse a la construcción de ningún ferrocarril sin que se hayan verificado los estudios definitivos y se hayan presentado los respectivos presupuestos. El del Senado no contiene un artículo semejante, porque, sencillamente, es ese un principio para una aula de estudiantes de ingeniería; pero que no necesita especificarse en ley ninguna: sería, además, grave inconveniente en los ferrocarriles de larga extensión aun no estudiados.

Finalmente, el proyecto del Senado contiene saludables disposiciones y terminante sanción para resguardar los fondos y su aplicación al objeto a que esta ley los dedica; y aunque en el de Diputados se trata de copiar algo del correspondiente artículo de la ley del Senado, no es tan completamente ni tan bien resguardada la suma, como lo indica el proyecto del Senado.

Diputados de 500.000 libras. ¿De dónde salen esas 500.000 libras? Es de advertir que las anteriores 280.000 libras están por obtenerse del superávit que arrojará el estudio del proyecto del presupuesto. ¡Curiosa disposición de ley! Estas otras 500.000 libras deben obtenerse de "cualquier otra renta de libre disposición", y en esta partida se comprende el ferro-carril de Huancayo al Cuzco, de Paíta al Marañón, de Chimbote a Recuay, de Sayán a Oyón y Cerro de Pasco y el de Chilete a Cajamarca, agregándose el ferrocarril al Madre de Dios y el del Ucayali, y todavía, terminados los enumerados, se vuelve a insistir en el ferro-carril de Menocucho a Quiruvilca, del Cerro a Huánuco, de Pisco a Ayacucho y Huancavelica y de Lima a Pisco. ¿Qué razón ha habido para votar una mera partida, que se ve desde el pri-

Pero examinemos, investiguemos, qué razones han podido pesar en el ánimo de la Cámara de Diputados para desechar un proyecto tan maduro y concienzudamente estudiado; diré de una vez, tan sensato. Parece que la objeción principal que se hizo, estando presentes los señores Ministros de Hacienda y de Fomento, el argumento principal en contra fué que era prohibitivo; que era incuestionable su error, que era imposible que se incluyeran 500.000 libras en un presupuesto que se presentaba ya balanceado. Esta única razón la dió el señor Ministro de Hacienda, y fue el motivo por el cual el proyecto del Senado no se aceptó en la Colegisladora. Esto fué hace meses. Posteriormente y cuando volvió el proyecto modificado por la Cámara de Diputados al Senado, en el Senado se pidió al Ministro de Hacienda una ra-

zón de los ingresos que había tenido el Gobierno durante el año de 1917, y el señor Ministro de Hacienda remitió entonces a nuestra Cámara, el monto total de esos ingresos durante 1917, ascendentes a la suma de 4.419,383 libras. Con este documento quedaba, pues, destruida la objeción: el pliego de ingresos no podía aceptarse con 3.900,000 libras. No eran, pues, 3.900,000 libras, como se llegó a probar posteriormente, por el presupuesto balanceado, los ingresos de 1917. Puede suponerse lo que serán en 1918, tomando en cuenta el natural incremento de las entradas, por el aumento que va a sobrevenir en el desarrollo de las industrias, en el incremento de los grandes sembríos de algodón, emprendidos con locura, en el desarrollo material en todo sentido, y finalmente en el monto de los impuestos que van a rendir una suma mayor. Persona competente en el ramo, persona conocedora de estos asuntos, ha estado haciendo un cálculo aproximado sobre el ingreso total para el presupuesto de 1919, y me merece fé por su talento financiero: ha calculado que si no llegan, estarán muy cerca de los 50.000,000 de soles los ingresos totales para 1919. Si esto es así, el argumento principal para el rechazo del proyecto del Senado; el argumento que se indicó aquí por el señor Ministro de Hacienda, de que las 500,000 libras no cabían dentro del presupuesto balanceado, queda destruido por el mismo Ministro de Hacienda con los datos remitidos a la Cámara de Diputados y al Senado. El Senado, en vista de estas razones, en vista de estas cifras incontestables, por las que se palpa el aumento detallado de todos los ingresos en todas las diversas partidas del presupuesto, no puede menos que insistir en su proyecto.

En el artículo 40. del proyecto de Diputados, y con cargo a aquellas segundas 500,000 libras que deben tomarse de "cualquier otra renta de libre disposición", se señala entre las diversas partidas para ferrocarriles, una de 100.000 libras para el ferrocarril de Paíta al Marañón, y también se le señala otra para hacer los estudios que falten completarse, estudios que no tienen tampoco razón de ser, porque los del ferrocarril al Marañón han sido de lo más completo que se ha hecho en materia de ferrocarriles. Y si es cierto que hay una sección que no había sido por completo estudiada, no es necesario que se estudie nuevamente para hacer un contrato, puesto que en el contrato que firmó el Gobierno con la casa Koppel y con el sindicato que se formó posteriormente en 1913, se estipuló que los contratistas se en-

cargarían de hacer el estudio que faltara en esa ruta.

Pero aquí quiero agregar que, ya que se considera esa pequeñísima suma en el proyecto de Diputados para el ferrocarril al Marañón— y son conocidas al respecto mis tendencias y mi empeño, porque siempre las he propagado—, debo declarar: Para mí, la primera obra, el primer ferrocarril del Perú es el ferrocarril al Marañón. ¿Por qué no se había incluido en el dictamen del primitivo proyecto, ni en el dictamen de la insistencia, los medios para la construcción del ferrocarril al Marañón? En ambos dictámenes he explicado las razones, clara y terminantemente.

El señor PEÑA MURRIETA (interrumpiendo).— Pido la palabra.

El señor CORONEL ZEGARRA (continuando).— Estando en este recinto, asistiendo a los debates de los ferrocarriles, el diputado por Huamachuco, con su natural y franco estilo, dijo que había oído hablar muchas veces de este ferrocarril al Marañón, de sus enormes proyecciones y de su grandeza, y que un señor senador aseveraba que hasta existían los capitales para su construcción, y pedía informaciones. No pude entonces contestar al señor diputado por Huamachuco porque nuestro reglamento veda a los representantes hablar en ajena Cámara; pero hoy, que se presenta la ocasión, puedo y debo hacerlo, no solamente para satisfacer al señor diputado por Huamachuco, sino también a la representación nacional, en todo lo referente a este importante y grandioso proyecto.

En la amplia discusión que tuvo lugar en la Cámara de Diputados, se hizo palpable la inmediata necesidad de la construcción de este ferrocarril por su grandísima importancia para salvar al departamento de Loreto de su aislamiento, para unificar la República, y para obtener nosotros indiscutible posesión y afianzar nuestro dominio en aquella región. Se patentizó todo lo que se estaba haciendo en la nación vecina del norte para proceder a la construcción de un ferrocarril paralelo al Marañón, como recordarán los señores diputados. Y entonces, debido a estas explicaciones, a estos datos que se hicieron públicos aquí, se despertó y se formó convencida orientación de opiniones para proceder en el día a la construcción de ese ferrocarril, dando una ley en forma. Era público y notorio que se estaba discutiendo condiciones entre un capitalista norteamericano y el Ministro de Fomento. A mayor abundamiento, el mismo señor Ministro de Fomento, y algunos días antes el Presidente del Consejo y Ministro de Relaciones Exteriores,

durante la interpelación sobre la situación internacional y sobre la construcción de ferrocarriles, ambos declararon que era indispensable, que el gobierno así lo opinaba, que se procediera a la construcción de este ferrocarril. Y había motivo para que así lo declarasen, señores representantes.

Desde que se inauguró el actual gobierno, me acerqué a cerciorarme de las disposiciones que había para proceder a la ejecución de esta grandiosa obra, en la que he estado siempre empeñado y en la que he persistido por considerar que es la que dará y formará la grandeza de la nación. Deseaba cerciorarme de si encontraría acogida la idea de proceder, la idea de llevar adelante su ejecución, sin pedir garantía para el capital que se empleara, sin comprometer ninguna de las entradas de la Nación; simplemente, por medio de concesiones de tierras, minas y bosques, de liberación de derechos, y en fin, de todo lo que está comprendido dentro de la ley de 1904. Fue aceptada la idea, y me dediqué a plantear las condiciones anteriores a un señor capitalista norteamericano que acababa de llegar a Lima, y que traía una carta de recomendación para ponerse en contacto conmigo y a quien debía proporcionarle todos los datos referentes a esta importante obra. Esto pasaba en 1915. Aseveré al señor capitalista que las propuestas que yo le hacía, de conformidad con las condiciones que le había indicado al Gobierno, eran traer capital sin garantía, absolutamente, de dicho capital; y le hice presente que esta idea había sido emitida y propuesta por un notable ingeniero norteamericano que había residido en el Perú, quien había construido parte del ferrocarril de la Oroya en su sección más difícil, en la sección del Infernillo,— profesional distinguido que le había tomado cariño al país y que siempre mantenía comunicación conmigo. Este señor, en efecto, me había escrito el año anterior, el año 1914, diciéndome que procedería a la construcción de esa importante obra, cuyas proyecciones él conocía, y me agregaba que también conocía las condiciones del país y que estaba seguro de que el país no podría dar subvención alguna ni garantizar el capital,— por manera que él estaba estudiando la manera de proceder a la ejecución de dicha obra, sin pedir la garantía del capital y tan solo concesiones.

Fué, pues, en estas condiciones que se planteó el asunto: este señor norteamericano hizo consultas por cable a Estados Unidos, a otros capitalistas con quienes estaba relacionado, y en consultas y cartas y telegra-

mas, pasó el tiempo durante el cual funcionaba el Congreso, sin que por esto hubiera yo dejado de tener entrevistas con el Gobierno, planteándole el asunto bajo la forma de concesiones de terrenos, miles de hectáreas de terreno, miles de pertenencias mineras, miles de pertenencias de fierro, liberación de derechos, exclusivas durante 30 años— lo comprendido en las leyes de ferrocarriles de 1893 y 1904,— todo lo cual recibió aceptación de parte del Gobierno, pero con una sola excepción en las concesiones que se daban: se me negó rotundamente dar concesión alguna de petróleo, por cuanto los denuncios de petróleo estaban prohibidos. Yo no consideré esa razón como suficiente; pero el Gobierno consideró que el punto estaba fuera de discusión. Sin embargo, a medida que han seguido las negociaciones sobre este asunto y sobre las propuestas del año 1915, en las últimas discusiones ya el Gobierno varió de opinión, y esa negativa de no dar ni una sola concesión de petróleo fué posteriormente modificada y aceptó que se podría dar una cantidad de pertenencias.

En 1916, regresó el capitalista ya después de haberse consultado con un grupo de capitalistas de los Estados Unidos y con nuevas bases, nuevas condiciones respecto de las propuestas primitivas, mejorándolas en favor del país, porque en medio de la discusión que tuvimos y en el cambio de ideas que prevaleció en ellas, retiró las primitivas pretensiones que había tenido en la concesión que se proyectaba. Pero se notaba siempre, debo declararlo con franqueza, cierta desconfianza e indiferencia por parte del gobierno, llegando a culminar en la oferta, hecha en mi presencia, por el capitalista norteamericano, girando un cheque por la cantidad de 10,000 libras mientras duraran las discusiones, porque esas Lp. 10,000 se mencionaban en la propuesta, como depósito en garantía, para llevar adelante el contrato. Con estas discusiones y estas dilaciones y desconfianzas, repito, de parte del gobierno, pasó la época del Congreso, y el capitalista regresó a Estados Unidos, a fines de 1916.

Fué entonces que concebí la idea de ir personalmente a los Estados Unidos, para hacer las investigaciones, ponerme en contacto con los hombres de allá y cerciorarme de la realización de este grandioso proyecto, alentando a los capitalistas, llevándoles la seguridad del apoyo de los poderes de la nación. A todos ellos les manifesté que era una obra que debía llevarse a cabo, que era de la mayor importancia para el país,

naciéndoles comprender el vasto campo de empleo lucrativo que tendrían sus capitales, y que en las grandiosas selvas vírgenes del Nuevo Continente iban a abrir un nuevo mundo comercial e industrial. Les dije que se trataba del desarrollo de la región más rica del globo— porque yo les pintaba esas regiones tal como son— doblemente superiores por sus extensas comunicaciones fluviales y por su abundancia de vida. Les hice presente, repito, que esta era la región más rica del globo, que calificó Humboldt como "la cuna de una futura civilización", y centro del porvenir de naciones; que ellos harían brotar ciudades e industrias al conjuro mágico de los capitales norteamericanos; que abrían al mundo comercial la región menos conocida del globo, y lo que para la Nación era de mayor importancia, afianzaría nuestra soberanía en lo que nos resta de rico Oriente, y enlazaría firmemente el rico departamento de Loreto al resto de la Nación.

Antes de emprender mi viaje llegué a acercarme al gobierno para llevar una constancia acerca de la buena voluntad que le animaba en cuanto a la realización de esta importantísima obra, por medio de una simple carta; pero siento decir que no encontré acogida favorable. A pesar de estos contratiempos, emprendí la gira rápida que me puso en contacto con hombres de experiencia, llegué a discurrir con capitalistas de renombre; fui escuchado con el mayor interés y atención; se me invitó para exponer el proyecto ante algunas Cámaras de Comercio, donde expuse el estado de nuestras relaciones comerciales con los Estados Unidos, y donde fui a demostrar la importancia de esta gran obra del ferrocarril al Marañón. Tuve interesantísimas entrevistas con uno de los más afamados ingenieros de los Estados Unidos, que allí es nada menos que consultor de las grandes corporaciones de ferrocarriles, quien se manifestó listo y entusiasta a apoyar con su concurso esta grande obra, porque, como decía, quería dejar su nombre unido a lo que él consideraba uno de los ferrocarriles más notables del mundo. Discutí las condiciones tal como se habían discutido aquí, planteadas ante el Gobierno; todas las que habían sido aceptadas, y encontré absoluta acogida por los capitalistas, dejando establecida su definida voluntad para emplear sus capitales a cambio de concesiones, sin más garantía. De esta manera se llegó a fijar las cantidades que se podrían necesitar y que demandarían un desembolso de seis millones de libras, en las cuales estaría comprendido el desarrollo de

diversas industrias, además de la construcción del ferrocarril.

Regresé y expuse al Gobierno el resultado de mis gestiones, invitándole a que hiciera las debidas investigaciones, pues estaba seguro le obtener los capitales necesarios: se aceptaron mis explicaciones, con una condición, y se me autorizó para llamar al capitalista a la discusión de un proyecto que sería presentado al Congreso por el Ejecutivo. Vino el capitalista, y tuvieron lugar las discusiones; se hizo cargo de la discusión del proyecto el joven Ministro de Fomento; y en este mismo recinto manifestó el señor Ministro el poco interés que asistía al Gobierno para llevar adelante esta obra, al declarar, en interpelación directa, que no había propuesto ninguna: pero él mismo se encargó de refutarse, contradiéndose, porque enseguida dijo: aquí tengo la contrapropuesta que voy a presentar.

Temiendo el capitalista que fuera un inconveniente el personalizar la proyectada ley, propuso un nuevo proyecto, haciendo desaparecer todas las concesiones, y planteándolo en la forma de sacar a licitación la obra, sencillamente mediante concesión de terrenos y una llamada subvención nominal, que sería pagada con los impuestos de exportación e importación de industrias, de minas, de todo aquello que el capital que iba a venir tendría que desarrollar. Esta fue, en resumidas cuentas, la propuesta. Pues bien, señor, aunque parezca increíble, se pusieron tropiezos e inconvenientes a esta sencilla forma del proyecto que iba a presentarse a la Cámara. Se discutió en tres, cuatro o cinco entrevistas. Después de varios días de discusión vino una contrapropuesta con variaciones tales que la hacían enteramente inaceptable, y el capitalista retiró sus propuestas y ha regresado a dar cuenta de este disimulado rechazo. Yo no puedo comprender cómo es posible esto, y en mi gran entusiasmo por esta obra, en el empeño constante que había tomado, me pareció poder calificar exageradamente este acto como un casi crimen de lesa patria, por dejar que se escaparan de emplearse esos millones en nuestro país, que podrán traer el desarrollo no sólo de la región del norte sino de toda la Nación.

Como una pequeña muestra que revela la falta absoluta de interés demostrado por el joven Ministro de Fomento para discutir esta propuesta, manifestaré que yo, antiguo ingeniero, antiguo profesional y antiguo político, me presenté ante el joven profesional ingeniero y ministro, ante el joven diputado, en dos ocasiones diversas, y me invitó a entrevistas, a-

acompañado por el capitalista. Escogí día feriado para impedir interrupciones en la discusión. Tengo el sentimiento de declarar que así en la primera como en la segunda cita, en ambas, faltó el joven Ministro, enviando aviso en ambas ocasiones de que otras atenciones de mayor importancia le habían impedido concurrir a la cita. Fue un trance amargo por supuesto y mucho más por su repetición; pero estaba yo empeñado en que se realizara la gran obra y todo lo sacrificaba ante eso. Poca importancia le di a este hecho, y mi principal trabajo fué disimular ante los ojos del extranjero capitalista todo lo que podía significar un desaire. Por todas estas consideraciones, que he manifestado, parece que al Gobierno le asiste poco deseo de prohibir este importante proyecto, porque siempre, sea dicho en verdad, le ha manifestado poca simpatía.

Yo he escrito a los capitalistas americanos que se sirvieron atenderme con tanta solicitud y ofrecieron contribuir a esta gran obra, haciéndoles comprender que no ha habido tal rechazo, que simplemente es una postergación; que no hay motivos suficientes para dejar de mano esta gran empresa, que existe favorable convicción pública, opinión decidida favorable a la construcción de este ferrocarril, y que considero sinceramente que este grandioso ferrocarril es el regenerador del país, por cuanto no sólo va a destinarse este gran capital a la construcción del ferrocarril, sino que tal como ha despertado el deseo manifestado por esos capitalistas, él tiene en segunda mira, desarrollar no solamente la parte del ferrocarril, sino las diez mil millas de comunicación fluvial, que significan todo el corazón del continente; los capitalistas estarían listos para emplear allí sus millones con el mayor empeño, porque les daría una reproducción naturalmente asombrosa.

Yo creo que en vista de esta opinión favorable, podremos siempre continuar, y yo continuaré por mi parte con todo esfuerzo haciendo la propaganda de la construcción de este ferrocarril. No temo las resistencias que haya hoy ante el gobierno; creo que trán desapareciendo en el presente año, y que en el próximo Congreso se podrá presentar un proyecto que será acogido con júbilo por toda la representación nacional, lo mismo que por el Gobierno. Así lo he escrito, y debido a esta circunstancia se está formando un segundo sindicato para la construcción del ferrocarril al Marañón. Tengo la seguridad de que se llevará a debido efecto, porque es la más importante de las líneas férreas por construir. Si no la construyera el actual Gobierno, la

hará indudablemente el que lo suceda, dejando, así, permanente monumento para el porvenir, de su acción; por las enormes proyecciones que en nuestra cuestión de límites tiene este gran ferrocarril, y por difundir gran savia en nuestro riquísimo departamento de Loreto, savia que rebotará por todos los ámbitos de la Nación.

Con lo expuesto, creo haber dejado ampliamente explicado todo lo concerniente a las gestiones hechas para la construcción del ferrocarril al Marañón, y demostrado que era innecesario incluir esta, para mí la más importante de las vías por ejecutar, en el proyecto general de ferrocarriles, pues los capitales han estado listos para desarrollar, no solamente el norte y el oriente de la nación, sino todo el corazón de la América del Sur, proporcionándonos las enormes ventajas del que posee la gran partida de ingresos del inmenso tráfico que como consecuencia llegaría a desarrollarse en esa vasta región.

Tal vez he cansado la atención de los representantes al haber entrado en detalles de un proyecto que yo considero, creo que sin error, como el más importante, como el gran porvenir de la nación; pero lo he juzgado necesario, dadas las muchas dudas expresadas, porque se ha dicho que no había capitales definidos, que no había capitales para llevar adelante la obra. Y si esta discusión durara hasta mañana, yo pediría que asistiera el señor Ministro de Fomento, para comprobar ante él y presentar si necesario fuera las propuestas que se hicieron con las modificaciones y alteraciones introducidas, comprobatorias de los obstáculos que han impedido la realización inmediata de la gran obra.

Respecto a la insistencia y a la necesidad de proceder siquiera con las 500 mil libras, a la construcción de ferrocarriles, tal como lo presenta el proyecto del Senado, creo haber dejado lógicamente comprobada la conveniencia y la necesidad de aprobar esa insistencia del Senado, para votar en el presupuesto de la república las quinientas mil libras, colocando así segura y perdurable base para el progreso y adelanto de la nación (Aplausos prolongados).

El señor PRESIDENTE.—El señor Peña Murrieta puede hacer uso de la palabra.

El señor PENA MURRIETA (diputado).—Señor Presidente: Mi intervención en este debate no puede considerarse como importuna, porque, ante todo, tengo el honor de presidir la Comisión de Obras Públicas de la Cámara de Diputados, la misma que

dictamen en el proyecto cuya aprobación, revisada por la Colegisladora ha permitido la insistencia en la reunión del Congreso que ha de dilucidar la controversia de opiniones.

Lamento profundamente, en nombre de la mencionada Comisión y, sin duda alguna deplora ésta en nombre de su Cámara, no sentirse de acuerdo con el Senado en los puntos cardinales que han motivado la demanda amparada por el reglamento.

Y he de comenzar, ahora, por felicitarle de la oportunidad presente para expresar que aquella iniciativa fué redactada libre de toda presión extraña, con la más absoluta libertad e independencia, recogiendo únicamente la conjunción de opiniones vertidas dentro del debate y fuera de él por los señores representantes de todos los matices políticos, y sin más norte que móviles de interés nacional; sentimientos que supo apreciar por sí misma la Cámara individual y colectivamente.

De la extensa exposición que acaba de referir el Senador por Piura, cuatro son las cuestiones que se desprenden, se perfilan y cristalizan, exteriorizando el pensamiento sustentado en la Colegisladora; una ha permanecido aludida apenas someramente; y otra ha sido señalada por cuenta propia; como que, en efecto, no ha debido tratarse aquí sino en el lugar de su origen, a fin de que el proyecto primitivo no se nos enviase huérfano de partidas reclamadas en homenaje a la proyectada vía de Paita al Marañón, sobre la que el señor Coronel Zegarra ha vaciado con elocuencia y energía, infinita apología, llena de cortes primorosamente tallados, recordándonos la hermosa trayectoria de su esfuerzo en el Parlamento y en los Estados Unidos de Norte América.

Sobre la primera cuestión me parece, señor Presidente, que el Senado ha debido acceder, si se contempla que sus propósitos en favor de determinadas vías han permanecido inalterables, con sólo esta diferencia: que la suma asignada para la construcción de la línea de Puno al Desaguadero se suprimió en razón de no haberse practicado los estudios elementales siquiera; sin que por esto se le hubiera restado el calor indispensable en cumplimiento de un deber y accediendo a los deseos del señor doctor Paríña, expresados en elocuentísimas oraciones; y como lo revela el hecho de haberle sido dado su voto para salvar ese primer trámite y los consecutivos a su propia construcción. En cambio, no se llegó a hacer modificaciones de ninguna índole en las demás líneas de comunicación proyectadas por el Senado; recordando en consecuencia consagradas las que deben construirse de

Huancayo a Ayacucho, de Chimbo a Recuay y de Chilte a Cajamarca; líneas que nadie discute, cuya importancia es del dominio nacional, y cuya necesidad es amparada desde luego por la acción de los Poderes Públicos asociados.

La elección de los señores ferrocarrileros, que tampoco han satisfecho a la Colegisladora, es fruto de justos anhelos nacidos de fecundos e interesantes debates, que presiento van a reproducirse en el Congreso, si, como creo, los señores Diputados que intervinieron ayer no pueden guardar silencio hoy después de tan gallardas actitudes.

Yo que no juzgo ni averiguo los móviles de nadie, no pongo en duda la sinceridad y honradez de mis compañeros de representación. Todo cuanto a ellos atañe es para mí grande y respetable; y de allí por qué hago extensivo mi pensamiento a las Cámaras y de sus Comisiones.

Dentro de esa lógica, yo: ¿Cómo denegar entonces a los señores Escalante, Vivanco y otros colegas, para la construcción un ferrocarril que arrancando de Urcos llegue a un punto navegable del Madre de Dios? ¿Cómo desestimar la idea de una vía férrea que una el Cuzco con Ayacucho, sustentada por los señores Diputados de ambas circunscripciones y por el legítimo interés de la defensa del Perú? ¿Cómo rechazar el laudable empeño de los señores Diputados por Loreto, secundados por los demás compañeros de representación de las zonas respectivas, para que se realice un camino de hierro que partiendo de Ninacaca termine en un punto navegable del Ucayali? ¿Cómo, además, negar el apoyo suplementario para un ferrocarril carbonífero que una Sayán a Oyón, si con evidentes razones lo mantuvieron los representantes, entre ellos los señores Sayán Palacios, Barreda y Laos y Balla? ¿Cómo dejar el ferrocarril de Paita al Marañón, si excluyendo las partidas para ese proyecto no le otorgábamos libre paso a la resolución del Senado en el sentido de quitar a esa obra de interés público por excelencia todo apoyo y protección, como pretende desgraciadamente el señor Coronel Zegarra? (Aplausos prolongados) ¿Cómo permanecer inertes ante la clamorosa necesidad de construir la vía de Puno al Desaguadero? ¿Y cómo, además, cerrar los oídos a la palabra del Diputado por Cajamarca, quien valientemente defendiera la obra de Chuquicara a la provincia de Jaén?

[Nó, señor Presidente! No habría sido dable mantenerse en silencio o enmudecido ante la voz de la nación traducida por intermedio de sus representantes]

personeros! Yo confieso que me parece difícil la tarea de inflexibilidad a todas las razones y argumentos que la Cámara de Diputados escuchó entre aplausos repetidos y manifestaciones de simpatía.

Después de todo, según el proyecto de la Cámara de Diputados, ha de resultar un stock de dinero para intensificarle 100,000 libras separadamente a la obra misma de Paita al Marañón, descuidada en el Senado por el señor Coronel Zagarra; y además para emprender otras, caso de terminarse anticipadamente alguna de las líneas anteriores, sea la de Lima a Pisco, sea la de Pisco a Ayacucho y Huancavelica, sea la del Cerro a Huánuco, sea la de Menchuco a Quenavilca sostenida con cálida vehemencia y entusiasmo por mi honorable amigo el señor doctor Uceda.

Acerca de la segunda cuestión, relativa al ferrocarril hullero de Jatunhuasi, se sobreentiende, señor senador Coronel Zagarra, que las partidas destinadas a esa objetividad, han quedado suprimidas de plano desde el instante en que tenemos a la orden del día un proyecto de autorización al Ejecutivo para la contratación de un empréstito, sobre el que ya se pronunció no hace muchos días la Colegisladora. Y entonces ¿por qué involucrar el debate? ¿No se calificaría de verdadero pleonasmó suponer la permanencia de partidas en el presupuesto, cuando ya no tienen razón de ser? ¿Se figura el señor Coronel Zagarra tan poco juiciosa a la representación por Huancayo para imaginar que tales partidas, creadas a iniciativa de ella, dentro del supuesto de no verificarse la negociación bancaria, deben permanecer intangibles? Sospecho desde este instante que ha de haber cambiado el criterio de su señoría y, por consiguiente, paralizadas sus nutridas descargas hacia ideas pasadas y fenecidas.

Con respecto a la tercera cuestión, sobre el monto de las sumas que deben consignarse en el presupuesto general, entiendo que reviste carácter singular la profunda disparidad de opiniones. Ambas Cámaras piensan diametralmente opuestas. Una reclama anhelos apetecidos con nobleza, la otra mantiene sereno su criterio justificado. El Senado, erre que erre, exige las 500,000 libras. La Cámara de Diputados virtualmente discrepa en la forma, estando con él en el fondo, porque con el artículo 10. de su proyecto vota 200,000 libras para la construcción de tres ferrocarriles de urgente necesidad; con su segunda disposición consigna 20,000 libras para estudios; y con la tercera dedica el su-

perávit del ejercicio para 1918 y la mayoración de los nuevos impuestos hasta la concurrencia de 280,000 libras; gruesas sumas estas que integran el renglón de egresos especificados en el proyecto primitivo del Senado.

Verdad, señor Presidente, que el presupuesto para el año en curso se encuentra inflado con los servicios de reciente creación; pero verdad también que no se atrofiará tampoco dado el rendimiento aludido y del que nos hablaba análogamente, en frase afirmativa, el senador por Piura. Nadie podrá dudar de estos ingresos fiscales, ya en el presente, ya en el futuro; máxime si algunos productos como el petróleo, por ejemplo, producirán renta segura, supuesta la importación del combustible y por mucho que termine la guerra extranjera perturbadora del progreso mundial.

Pero no se trata de si se pueden o no se pueden consignar renglones en el presupuesto de la república. Se trata de si se deben o no se deben fijar a priori sumas imponderables cuando el caso no es de urgencia inmediata. Yo sostengo la tesis contraria a la fórmula del Senado y, por consiguiente, me siento resueltamente opuesto al señor Coronel Zagarra.

Resueltamente opuesto, señor Presidente, porque egreso superior a las 220,000 libras señaladas por la Cámara de Diputados, importaría acumular partidas cuya aplicación no podrá llevarse a cabo de momento. Resueltamente opuesto, porque consignar en block las 500,000 libras, como quiere la Colegisladora, significaría malversar dineros del Estado en compra de materiales de construcción y rodantes, cuyo valor cuesta hoy el 300 % de su costo, siendo asimismo imposible adquirirlos dada la crisis europea. Resueltamente opuesto, porque la congestión de caudales acumulados en las arcas fiscales, se oxidarían para, luego, desprender perfumes sutiles que los burócratas perciben de manera admirable. (Aplausos prolongados). Resueltamente opuesto, no porque el presupuesto general haya venido balanceando, que esto poco representa ante la facilidad de desbalancearlo aquí, apoyados en los mandatos de la Carta Política y el Reglamento, cuyas disposiciones permitieron fulminar hace pocas semanas a un funcionario que intentara levantar bandera subversiva; sino porque el proyecto del ejercicio para 1918 tendrá que sufrir con la ley de Balance una verdadera poda en las tantas partidas destinadas a servicios locales de premiosa urgencia; poda saludable, caso de necesidad nacional; pero de ninguna manera indispensable, hoy por hoy,

ar frente de un deseo extemporáneo a todas luces. Y resueltamente adverso, señor Presidente, a la fórmula de la Cámara Colegisladora, por este hecho que afirmo de plano: que no hay en el Perú estudio completo sobre las vías férreas proyectadas, ni aun tratándose de las fundamentales proclamadas por el Congreso.

¿Dónde, en efecto, los estudios definitivos? ¿Dónde los informes reveladores de proyectos terminados? ¿En qué parte se encuentran? ¿Cómo se llaman? . . . Yo desafío me diga algún representante cuál es la línea ferrocarrilera que no necesita otra cosa que la construcción! Por lo mismo, lo natural y lo científico es principiar por el principio. Y en este sentido se impone ante todo poseer los ejes primordiales, o sea los que se especifican separadamente en toda obra férrea.

Desde este punto de vista se necesita el "Reconocimiento", que consiste en la exploración de las regiones que debe atravesar la vía de comunicación, y en la cual se estudian las posibilidades económicas y técnicas; en llevar un croquis o mapa comprensivo, trabajando con instrumentos de poca precisión; en dar una idea aproximada de la longitud de la ruta y de las posibles condiciones para el desarrollo comercial, etc., etc. Se necesitan los "Estudios Preliminares" o antiproyectos, que consisten en el estudio detallado de la posibilidad de construir una línea de comunicación por terreno ya explorado, atendiéndose a la fijación más exacta que en las exploraciones de las distancias y altitudes, por medio de métodos de cálculo; en anotar las clases de terrenos y obstáculos por salvarse, como ríos, quebradas, etc., y trasladarlos en el dibujo valiéndose de aparatos más precisos, dentro de las oficinas, para hacer el trazo y obtener la amplitud del plano, con las gradientes apropiadas, etc., etc. Y se necesitan los "Estudios Definitivos" sobre los datos y consideraciones anteriores, para ejecutar los presupuestos de varias construcciones sobre las que no cabe más discusión que la de la oportunidad económica para la época de la construcción. Yo pregunto: ¿Se ha llenado, señor Presidente, el último trámite en alguna vía principal de las proyectadas? ¿Cuál de ellas puede salvarse del naufragio? . . . ¡No es posible respuesta afirmativa!

Enumeremos unos cuantos casos que el Congreso va a dignarse permitirme.

La línea de Huancayo a Ayacucho, por ejemplo, yace en la más completa incertidumbre, ignorándose hasta hoy por donde proseguirá después de Iscu-chaca. A diario leemos en la prensa periodística, artículos polemistas acerca de la ruta elegible. Ya se piensa

en que la más viable es la de Huanta, ya que es la de Huancavelica, ya que es la intermediaria entre ambas, etc., etc.; pero la solución no se advierte clara ni precisamente. Algo más. La misma Comisión, constituida por un ingeniero agrónomo, un civil y un minero, está, para llenar el primer trámite explorativo, deficientemente organizada por faltarle un ingeniero militar cuya misión de vital importancia traduciría los propósitos legítimos que anhela el patriotismo.

Sabemos desde luego, que la vía en referencia tiene la característica de estrategia, factor decisivo que le da un valor inapreciable y exige estudio singular en cuanto atañe a las gradientes, v. gr., a fin de permitir movilizar grandes convoyes apropiados para el transporte de tropas en guerra, de materiales y armamentos de tamaños y calibres diversos, etc., etc. Nadie discute, pues, la superioridad de este transporte militar. Es lo que hizo imposible que los aliados enviaran a los Balkanes ejércitos como acariciaban los orientalistas; y esto es lo que ha hecho que cuando los aliados trasladaron refuerzos a Italia se les ocurrió cruzar los Alpes por sus ferrocarriles, evitando el fracaso que hubiera venido adoptando la vía marítima. Algo más todavía. Adolece de insuficiencia el instrumental llevado por dicha Comisión técnica para cumplir con la objetividad deseada.

Pero antes de revelarlo al Congreso, yo desearía interrogar a un diputado ingeniero, al señor BALTA, por ejemplo, a efecto de que nos dijera cuáles son los instrumentos principales destinados a levantar planos con nitidez. Desearía escucharle y decir después lo que se ha llevado y lo que no se ha llevado.

El señor BALTA (diputado).—La relación de instrumentos se podría dejar para una Academia.

El señor PESA MURRIETA.—Yo no voy a hacer un gabinete con ellos. Es una mera curiosidad técnica.

El señor BALTA.—En una Academia tendría el gusto de dar la lista.

El señor PESA MURRIETA.—Pero a grandes rasgos, brevemente, nos podría decir cuáles serían esos instrumentos; por lo menos mencionar uno sólo siquiera.

El señor BALTA.—Pues varios teodolitos, varios taquímetros. . . .

El señor PESA MURRIETA.—Pues se han mandado planchetas. (Risas). La plancheta es un instrumento que difiere del teodolito y del taquímetro en la precisión y en el objeto a que está destinado. Permite dibujar en el terreno un plano; pero este dibujo queda limitado en su precisión, de un lado, por la poca exactitud de la nivelación del tablero y de otro, por la escala a

la cual el dibujo se hace; lo que tiene límites microscópicos.

El señor BALTA.—Si han llevado planchetas han hecho muy bien.

El señor PENA MURRIETA.—No han hecho muy bien, porque un plano que se levante con plancheta a escala más grande que diez centímetros por kilómetro, no es exacto, y en diez centímetros de plano nadie puede estudiar un kilómetro de ferrocarril que va a importar cinco o seis mil libras.

El señor DIEZ CANSECO, (don Ernesto, Senador).—¿Me permite una interrupción el señor Peña Murrieta?

El señor PENA MURRIETA.—Con mucho agrado, señor.

El señor DIEZ CANSECO (don Ernesto).—Yo he estudiado un ferrocarril desde la Oroya hasta Puerto Werthehan exclusivamente con planchetas.

El señor PENA MURRIETA.—Pero serían los planos levantados, reducidos a dosis homeopáticas que no pudieron dibujarse en la oficina a escala distinta; y en el caso de haberlos ampliado su señoría, se aumentaron sin duda los errores inherentes a toda operación de medida.

El señor DIEZ CANSECO (don Ernesto).—Yo no voy a discutir dentro de los conocimientos técnicos de mi estimable amigo el diputado por Huancayo; pero como ingeniero debo manifestarle que he hecho un estudio definitivo con planchetas.

El señor PENA MURRIETA.—Pero pequesísimos, supuesto que la plancheta se usa para rellenar la red fijada por teodolito, marcando aldeas, ríos, caminos, etc.

El señor DIEZ CANSECO (don Ernesto).—No pequeño. Desde la Oroya hasta Puerto Werthehan.

El señor BALTA.—Señor Peña Murrieta: La plancheta es un instrumento perfecto, es un instrumento espléndido para, no digo pequeños kilómetros... para levantar mapas. El mapa en territorios extensos, como los de Estados Unidos, se levanta con planchetas.

El señor PENA MURRIETA.—No niego la importancia de la plancheta; pero no es el instrumento que puede calificarse entre los más precisos. La plancheta nunca puede leer ángulos, sólo los dibuja. Instrumentos perfectos sí son los otros indicados por el señor Balta, como el teodolito, v. gr.

El señor BALTA.—La plancheta al mismo tiempo que levanta el plano sirve para dibujar en la escala, por eso es utilísima para el levantamiento de planos y de mapas en los Estados Unidos. Eso del teodolito era sencillamente una indicación, porque no me parecía que contestando a la pregunta

que se me hacía, era el momento de indicar todos los aparatos que se necesitan.

El señor RUBIO, don Miguel (Diputado).—Me permitirá el señor Peña Murrieta decirle, con todo respeto, que la extensión y longitud de los planos depende exclusivamente de la escala y de ningún modo de los instrumentos.

El señor PENA MURRIETA (continuando).—Estoy de acuerdo con mi apreciado amigo el señor Rubio (don Miguel) en que la escala es para la ingeniería como el termómetro para el médico, como el telescopio para el astrónomo, como el Código para el abogado, etc. Pero también pienso, con referencia a la plancheta, que toma datos gráficamente en el terreno a fin de hacer la verdadera topología; más los planes así dibujados no pueden, repito, llevarse a distinta escala, sino por procedimiento de dibujo, sea ampliando o reduciendo.

Bien, pues, señor Presidente, doblemos la hoja de estas incidencias parlamentarias agradables e ilustrativas, y continuemos. ¿Qué estudios se han llevado a término en la ruta de Chimbote a Recuay verbi gracia? No me empeño en buscar contradicciones; pero sí es justificado revelar también la realidad sobre esta línea. Detenido el trazo en el "Cañón de Pato" hasta el límite del kilómetro 739.074.90, no se sabe cómo abordarlo. Las opiniones emitidas por los Ingenieros expresan claramente las grandes dificultades que se han presentado. Y siendo este trayecto el más costoso de la vía, se impone conocerlo anticipadamente, y es lo menos explorado sin embargo.

Se pensó llevar el trazo de esta angosta zona por determinadas partes, en vista de que el río Santa alcanza durante el invierno considerable nivel. Así, primero por una fuerte altura sobre su cauce, dándole a la gradiente el 3 o/o; después el 4 o/o y, en seguida, el 5 o/o, sin poder llegar a un acuerdo técnico absoluto. Luego, se estimó inconveniente decidir el trazo por ese lugar, y entonces se cambió de parecer, creyendo que acaso se podría realizar sobre un puente que cubriera el Santa en el Cañón, o llevar a cabo la obra abriendo un túnel a la derecha o a la izquierda de los cerros que forman el paso a fin de salvar las dificultades presentadas. Pero fracasó tristemente la idea, y fué a posteriori que un ingeniero de talento práctico opinó porque se hiciera un estudio prolijo por encima del "Cañón de Pato", a efecto de contemplar si sería posible atravesarlo en medio de zig-zags para bajar hasta Carás por medio de pendientes suaves; concepto este último aún no confirmado, y que, junto a los anteriores, acredita la completa cavilación y la intensa duda,

la absoluta desorientación y total ausencia de estudios indispensables. Con razón, señor Presidente, no ha faltado otro distinguido ingeniero que dijera, ampliando las aseveraciones expuestas, que los planos y los perfiles de las secciones "Soledad a Pato", "Cañón de Pato" y "Pato a Recuay" no pueden ser aceptados ni como preliminares.

El señor BALTA (interrumpiendo). —Una ligera interrupción. No ha sido hasta ahora posible pasar el "Cañón de Pato", no por falta de estudios, sino por falta de dinero; y no porque falten estudios, sino porque los ingenieros míopes que han hecho dichos estudios no se han fijado que se podía pasar el "Cañón de Pato" por encima del "Cañón" mismo. Allí está la opinión de los ingenieros Ramos y otros, que han confirmado las opiniones que manifesté el año 1908. No hay, pues, por que culpar a nadie.

El señor PENA MURRIETA (continuando). —Yo no hago inculpaciones a persona alguna. Pero de las frases del señor Balta se desprende la exactitud de mi aserto: que los estudios de esta vía no se han efectuado, como lo ratifica la falta de datos para las direcciones, para las alturas y para las distancias; con mayor razón, para las cuestiones trascendentales derivadas consecutivamente; y así se explica también la diversidad de pareceres en cuenta a la conveniencia de los puentes o de los zig-zags por las alturas del "Cañón", trayectoria a que aluden telegramas recientes, publicados en los periódicos más noticiosos de esta capital.

El señor BALTA (interrumpiendo). —Los ingenieros de Meiggs intentaron ampliar el paso del "Cañón del Pato". Proyectaron varios puentes, varios túneles y muchos cortes. Pues bien, en los tiempos modernos, ingenieros peruanos han visto que no era necesario hacer esas grandes obras y que se podía pasar por encima de los estudios hechos con anterioridad. Y no me es posible concebir que para construir un ferrocarril es necesario que hagamos todos los ferrocarriles.

El señor RAMOS (Diputado. Interrumpiendo). —Me permito manifestarle al señor Peña Murrieta que los telegramas recibidos últimamente confirman que se puede pasar por encima del "Cañón de Pato" con una gradiente del 5 o/o. Esta es la opinión del ingeniero señor Barrera, que de este modo confirma la mía y la de otros profesionales, en oposición a la de algunos que consideraban necesario penetrar por perforación del "Cañón de Pato" que no es otra cosa que la arista de la cordillera blanca en su conjunción con un contrafuerte de la cordillera negra. La dificultad consiste en pasar a una altura de 4,500

metros, que no es de las más altas en el Perú.

El señor PENA MURRIETA (continuando). —Por lo mismo, agrego, compañero señor Ramos, a lo dicho, estas frases reveladoras de la falta de estudios: que era lo que queríamos demostrar. (Risas).

Igualmente faltan estudios completos señor Presidente, en cuanto al ferrocarril que se debe construir de Paita al Marañón, para sostener el derecho de su intangibilidad. El señor Coronel Zagarra, en algunas partes de su discurso, nos ha hablado de sus anhelos para unir a Loreto por vías férreas y salvarle; en otros nos ha hecho referencias de sus entrevistas amistosas con el Gobierno y algunos capitalistas americanos, a fin de decidirlos por un compromiso formal que permita efectuar la obra; en otras nos ha expuesto sus laboriosas gestiones ya en el país como en Estados Unidos; en muchas ha exaltado sus proyectos para pintarnos, por medio de concesiones, la ejecución de aquella obra nacional; pero en todas las ocasiones ha guardado silencio profundo a cerca de dichos trámites que sostengo faltan, "definitivos", como faltó en el Senado su ardoroso entusiasmo para exigir que se consignara, dentro de los cinco millones de soles que fijó el proyecto inicial, alguna suma apreciable destinada a la finalidad perseguida fundamentalmente por la nación.

¿Dónde están pues las pruebas ejecutadas de manera absoluta?.....
.....]]En ninguna parte, Señores Representantes!!.

Sería un error, sin embargo, suponer que no se llegarán a producir. Se harán, es claro. Pero lo hecho hasta hoy no ha contribuido a convertirse en proyecto final, ni lleva en esa virtud la esencia de la última palabra, muy singularmente en la trayectoria del Pongo de Manseirche, cuyas nebulosidades son densas y oscuras por mucho que se diga en contrario. Los estudios practicados en el orden a la vía aludida se han realizado por la casa alemana Koppel; estudios importantes, cierto; pero incompletos evidentemente. Vuelvo a repetirlo. Apenas se conocen, a efecto de tal causa, el "Reconocimiento" y los "Estudios preliminares"; más no los últimos que se producen después, a fin de que la vía de comunicación proyectada no necesite sino tender durmientes y rieles.

Por fin, ¿qué decir de las demás vías férreas, virebi gracia, la de la Convención?

En esta parte se presenta mucho más complicada la situación ferrocarrilera. Envueltas en medio de las luchas lugareñas, la voluntad y la razón se han dejado arrastrar por el sentimiento; causa ésta de infinitas dificultades que

nan paralizado desde su origen el ideal acariciado. Angustiosa situación de espíritu flota en esa valiosa circunscripción de la República. Pero puede asegurarse que el mismo propósito de lograr un camino de hierro de suyo importante, ha de permitir llegue el momento supremo del triunfo de las ideas más autorizadas, inspiradas en los conceptos de nacionalidad que solidarizan a hombres y pueblos.

De todo lo expuesto se infiere que ni técnicamente, ni administrativamente, ni militarmente, ni políticamente, se ha ejecutado estudios definitivos como eje primordial de los ferrocarriles principales; menos de los secundarios, por supuesto; todo lo que significa que el primer paso ha sido olvidado, y esto tiene profundo y solemne sentido, y hasta trágico carácter, para la consagración de la política ferrocarrilera. Debemos, entonces, permitir, señores Representantes, que grave sobre el Presupuesto Fiscal el ingente desembolso de 500,000 libras sin urgencia inmediata? ¡No, no es posible! Porque esto importaría dudar y perder la fe para nuestra actitud futura que exigirá, en vista de razones diversas a las actuales, consignar las cantidades reclamadas hoy por el Senado; y porque cuando una Asamblea duda y pierde la fe juzgando que le restan pocas esperanzas para salvar los problemas de más tarde, el espíritu decae, desfallece y se enferma. Y yo creo firmemente que no ha desaparecido en el Congreso del Perú ninguno de estos sentimientos.

En lo que atañe a la cuarta cuestión, cuya esencia se engloba dentro del artículo 50. del proyecto aprobado en la Cámara de Diputados, y que califica el Senador por Piura como "axioma" de aula de estudiantes de ingeniero", me causa menos espanto que a su señoría. No estoy encantado de la fórmula, ni por su bondad máxima, ni por su espíritu; aunque si la miro con tolerancia dado el origen de procedencia. Es el apreciado compañero de Cámara, señor Rubio (don Miguel), quien con un concepto científico adicionó el proyecto por separado, solicitando dispensa del trámite de Comisión; y aceptó la adición, antes de ser aprobada, el "joven Ministro de Fomento", en su condición de ingeniero y de miembro del Poder Ejecutivo.

Pero, pregunto yo: ¿analizando el sentido de la adición, acaso se entraña con dificultades la construcción de un camino de hierro, cuando se ha efectuado antes estudio completo dentro del que está incluido el costo de él? Antes, por el contrario, ¿no se resuelven así todas las dudas que pueden existir acerca de algunas dificultades que se presentan en construcciones de terraplenes, túneles y viaductos, dada la amplia documentación

contenida en los estudios de un proyecto definitivo? Y ¿no significa, señor Presidente, que de esta suerte, tal como lo indica la disposición que comentamos, se forma el presupuesto exacto de la obra para evitar fracasos insuperables? Pues, porque lo estimo así, no he condenado con frase dura ni gesto vehemente una iniciativa y un propósito que me parece recto y justo, examinado en provecho del interés público.

Por lo demás, la observación a que se refiere el Senador por Piura, que llama "saludable disposición" y que yo comencé declarando haber sido aludida someramente por su señoría, exige una réplica inmediata.

Sostiene el Senado la tesis de que las partidas destinadas a líneas férreas serán intangibles, y que a los funcionarios que las habiliten para otra finalidad se les hará responsables, como a malversaderos de caudales públicos, ante la Corte Suprema por acción popular, con sólo la comprobación del reparo que hiciera el Tribunal Mayor de Cuentas. La Cámara de Diputados acepta la primera parte de la disposición, mas no la segunda, porque piensa que la responsabilidad debe recaer conforme a los mandatos de la Constitución.

Lo contrario ¿no significa un verdadero renuncio de las propias atribuciones del Congreso? ¿No importa delegar funciones a una institución que, en el acto de efectuar tales responsabilidades, es completamente pasiva? ¿No conocemos los múltiples y variados casos ocurridos en el Tribunal Mayor de Cuentas, por efecto de móviles ajenos a su voluntad?

Yo quiero interrogar por otra parte: ¿qué Contador del Tribunal mencionado tendría libertad para hacer reparos de esa índole en su condición de dependiente del Gobierno? ¿Qué suerte correría quien, en el desempeño del cargo, procediera con energía, aquí, en nuestro país, donde se aplastan no pocas veces a empleados inflexibles en el cumplimiento del deber? ¿Contribuiría algún contador voluntariamente y con agrado al esfuerzo común para, luego, caminar al sacrificio?... Quisiera escuchar alguna vez, señores Representantes, en sentido adverso. Y ahora, desearía preguntar con mayor amplitud. La de la Cámara de Diputados, que permite, de acuerdo con el artículo 64 de la Carta Política, hacer la acusación ante el Senado y, después llevarla al Tribunal Supremo; o la de la Colegisladora, que delega sus decisiones a una institución pública, para incurrir incontinentemente en tamaño error anti-constitucional? Irremediablemente la disposición 60. del proyecto en revisión no es otra cosa que letra muerta, tan muerta como el artículo 40 de la ley orgánica del Tribunal de Cuentas, cuya acción facultativa para acusar a los

Ministros por la falta de comprobación debida a las órdenes de pago, es absolutamente ilusoria. Ilusoria en grado máximo. Algo más: delirio del Senado en honor del alto cuerpo que revisa las cuentas de las instituciones públicas del país.

El señor BORDA (interrumpiendo). — Pido la palabra.

El señor PENA MURRIETA (continuando). — Pero ya percibo la voz de algún señor representante que me dice que el artículo 64 de la Constitución alude a funcionarios que no requieren para la culpa pena corporal o aflictiva, y que en el caso contemplado dentro del proyecto de la Colegisladora no se advierte tal circunstancia.

Si es evidente el hecho, entonces afirmo yo que por faltas de menor cuantía es aplicable otro remedio: la ley de Ministros, que impone la censura punitiva. Mas si esta disposición no es la indicada, ni lo es la de la Constitución, ¿en qué mandato legislativo se funda el pensamiento del Senado? Yo declaro que no lo he encontrado bajo ningún aspecto, ni implícito ni expresamente, a pesar de mi vivo interés; que no sé tampoco dónde hallar una referencia precisa para informarme cómo la acción popular puede acusar a un Ministro tan sólo al frente de un reparo del Tribunal Mayor de Cuentas. Y pienso, de todas maneras, que iniciativas de este género, junto con todas las que facilitan la acusación a funcionarios que malversan los caudales públicos, son ideales momificados que bien vale la pena de conservar en el Museo Histórico, como recuerdo de huacos pertenecientes a nuestras antigüedades nacionales. (Risas).

Señor Presidente: Yo quiero terminar como empecé al hacer uso de la palabra, declarando que nada más contrario a las aspiraciones del debate de actualidad, que la extensa exposición efectuada por el señor Coronel Zagarra, en su discurso sobre el ferrocarril de Paíta al Marañón y, por lo tanto, nada más alejado de la insistencia que este tópico, tan extraño hoy, y quizá sumamente oportuno ayer en el Senado, para obtener un éxito cuyos laureles hallanse marchitados, no obstante que sobresale el prestigio personal del representante por Piura.

Y es en vista de las ideas vertidas en el Congreso; porque la Cámara de Diputados no puede borrar con la mano izquierda lo que ha hecho con la derecha; porque allenta ésta un sincero propósito para construir caminos de hierro contando con sumas menores, pero seguras; y porque con tales obras ha de resolver el Perú problemas de tan alta trascendencia, yo pienso y pronostico que la votación que se avecina ha de inclinarse favorablemente hacia el predominio de las ideas de la Cámara de Diputados, desestimando las del Senado de la República. (Grandes a-

plausos en los bancos de los señores representantes y de la barra).

El señor PRESIDENTE. — El señor Velezmoro puede hacer uso de la palabra.

El señor VELEZMORO (diputado). — Señor Presidente: Muy bien ha hecho el señor diputado por Huancayo al no hacer alusión, entre los proyectos de líneas férreas no estudiadas y que no se desea llevar a cabo, al proyecto de la prolongación de la línea de Chilite a Magdalena. Esa línea está perfectamente estudiada y trazada por un ingeniero ferroviario de gran crédito: el señor Valdizán.

Es una línea que se impone como necesidad imperiosa para el bienestar, para el progreso y para el engrandecimiento de Cajamarca. De tal manera, señor Presidente, que dejo constancia de estos puntos: la línea de Chilite a Magdalena es una línea de gran valor y de grandes expectativas: es una línea que necesitamos en el norte de la República, no sólo para dar vida a los departamentos del Oriente y favorecer su desarrollo industrial, sino por razones estratégicas de gran significación para el país: es una línea perfectamente estudiada y que puede tenderse en el día.

El señor PRESIDENTE. — El señor Borda puede hacer uso de la palabra.

El señor BORDA (diputado). — Señor Presidente: Yo creo que en esta oportunidad están absolutamente de más los discursos científicos, las demostraciones de capacidad que pudieran hacer los ingenieros y abogados que forman esta alta corporación. La situación que se ha creado consiste, simple y llanamente, —y este es el objeto de la presente reunión— en demostrar al Congreso la conveniencia, la utilidad, la necesidad, de mantener el propósito de la Cámara de Senadores de que se destinen 500,000 libras a la construcción de ferrocarriles, en contraposición con la doctrina de la Cámara de Diputados, que cree conveniente que sólo se destine la suma de 220,000 libras. Todo lo que sea apartarse de este terreno...

(Un caballero desconocido ingresa a la sala, sube al estrado y conversa con el Secretario, señor Durand. El orador se interrumpe un instante, y luego agrega:)

Me permitirá la Presidencia que abra un paréntesis mientras se concluye una conferencia que no tiene nada que hacer ni con el Congreso ni con el Senado, ni con la Cámara de Diputados.

(Pausa).

(El caballero se retira, y el orador continúa).

Decía, señor Presidente, como Fray Luis de León después de una interrupción obligada, que se contravierten estas dos doctrinas: la del Senado, en el sentido de que debe consignarse la

mayor cantidad de dinero en la construcción de ferrocarriles, y la doctrina de la Cámara de Diputados, en el sentido de que es necesario, es provechoso y es prudente fomentar la política ferrocarrilera, pero de verdad, y no con exclusión de las demás partidas muy necesarias, muy indispensables, consignadas también en el Presupuesto de la República. A eso se reduce todo, señor Presidente. Están tan convencidos los representantes de uno y otro lado de ambas Cámaras...

El señor GAZZANI (senador, por lo bajo). — ¡Nó!

El señor BORDA (continuando). — El señor Gazzani dice que nó: pero voy a probarle al señor Gazzani que sí. El supone que la unanimidad piense como él, y yo voy a hacer un cálculo numérico que probará al señor Gazzani que la insistencia del Senado en este caso está perdida. El número de miembros de la Cámara de Diputados que se solidarizan con el proyecto aprobado por ella—proyecto limitado, no absolutamente amplio como el que patrocina el Senado—asciende poco más o menos a 75.

El señor BALTA (diputado). — Hay muchos diputados que van a votar por el proyecto del Senado.

El señor BORDA. — Su señoría se anticipa a mis ideas...

El señor BALTA. — ¡Son muchos esos diputados!

El señor BORDA. — Eso lo vamos a ver en el momento de la votación.

El señor BALTA. — ¡Ya veremos!

El señor BORDA. — Esos muchos diputados claudicarán si votan como su señoría indica, y claudicarán...

El señor DIEZ CANSECO (don Ernesto). — Pido la palabra.

El señor BORDA (continuando). — ...voy a decir por qué. Los diputados son los que han contribuido a aumentar el pliego de egresos, teniendo en cuenta las justas necesidades y aspiraciones de sus provincias. Pues bien, estos diputados deben dar de mano a todas las iniciativas votadas en beneficio de sus provincias si obligan al Congreso a votar el proyecto que manda consignar para ferrocarriles 500,000 libras en el Presupuesto, contra las 220 mil que ha aprobado la Cámara de Diputados.

El señor BALTA (interrumpiendo). — Eso manifestará que sobre las conveniencias de sus provincias ponen las conveniencias de la República. (Aplausos).

El señor BORDA. — A mí me complace, en gran manera, dar oportunidad al señor Balta para que con sus atinadas interrupciones a mis modestas frases merezca la vibrante aprobación del auditorio.

El señor BALTA. — Le estoy recordado por ello.

El señor BORDA. — Yo transmito

su agradecimiento a la barra por los aplausos que le ha tributado.

El señor BALTA. — Y a los representantes.

El señor BORDA. — Perfectamente, a unos y a otros.

El señor BALTA. — Estimo el aplauso de la barra, pero naturalmente que estimo mucho más el aplauso de mis compañeros. (Aplausos).

El señor BORDA (continuando). — Decía, señor Presidente, que si los miembros de la Cámara de Diputados participasen de las ideas del señor Balta, todas las iniciativas tendientes a mejorar la condición de las provincias por aumento de las partidas destinadas a sus servicios locales y por mejora de las rentas de sus empleados, estarían virtualmente desestimadas desde el momento que aprobaran las 500,000 libras en lugar de las 220,000. Y hay que insistir, señor Presidente, en que no sólo nos hemos ocupado en mejorar la renta de los empleados públicos—como se dice por allí— sino que hemos atendido a puentes, a caminos, a salubridad, a todos los servicios necesarios e indispensables para la vida de las provincias. Todas éstas son cosas que, hoy menos que nunca, se pueden dejar de realizar.

Ahora, ¿de dónde vendrán en los actuales instantes los elementos necesarios para la intensiva construcción de ferrocarriles? ¿De Estados Unidos? El gobierno americano no consiente que salga de ese país hierro manufacturado en ninguna forma. ¿De qué otra manera podría venir este artículo? Es muy difícil decirlo. Nadie podría decirlo hoy y menos podría decirlo mañana. Bien, ¿de dónde y cómo pueden adquirirse y trasladarse los durmientes? ¿De dónde los carros, las bodegas, las herramientas mismas? Y aún cuando ello fuera posible, hay todavía que tener en cuenta que la partida de 500,000 libras no puede aplicarse inmediatamente, no puede invertirse en los ocho meses que quedan del año; y si no va a aplicarse inmediatamente, es necesario hacer escalonadamente los gastos, ¿con qué objeto detener los egresos votados ya, e interrumpir la realización de obras locales y provinciales en toda la República, obras que son reproductivas, útiles y provechosas, simplemente por la idea—y nada más que la idea—de construir obras ferroviarias para las que no estamos en condiciones suficientes de preparación? Nó, señor Presidente. Muy natural es que por patriotismo todos propendamos a este fin, porque, evidentemente, el día que toda la República estuviera cruzada por ferrocarriles, nuestras condiciones serían distintas, las industrias mejorarían y el progreso nacional recibiría un fuerte impulso. Pero éstas son dulces ilusiones, difíciles de realizar por el Perú en las actuales circunstancias.

Todo lo que seabo de decir, señor, refrescando el ambiente que resultaba caldeado con discusiones científicas entre médicos e ingenieros, ha sido con el objeto de hacer saber a mis compañeros de Cámara que la situación clara y neta es esta: si votamos 500,000 libras para únicamente la construcción de ferrocarriles, los ferrocarriles no se harán, y la medida traerá como sola consecuencia la paralización de todos los otros proyectos que benefician las provincias que representamos. Y el dilema no puede ser sino el siguiente: o se mantiene la partida de 500,000 libras, contra todas las razones dadas, o se mantiene simplemente la partida de 220,000 libras que ha estimado bastante la Cámara de Diputados, lo que permitirá que, a la vez, se realice la política ferroviaria y la política de provecho y de beneficio para las diversas circunscripciones de la República. (Aplausos)

El señor DIEZ CANSECO (don Ernesto, senador). — Voy a pronunciar pocas frases, señor Presidente, para referirme al talento con que el diputado por Lima ha pretendido arrastrar...

El señor BORDA (interrumpiendo). — Inducir.

El señor DIEZ CANSECO (continuando). — ...ha pretendido arrastrar tras del proyecto de la Cámara de Diputados a todos sus demás compañeros de esa Cámara, habiéndoles de solidaridad de cuerpo. El hecho de que la unanimidad de la Cámara de Senadores se haya pronunciado sin divergencias en un proyecto sobre ferrocarriles, me conduce a que en la Cámara de Senadores se haya pretendido imponer por espíritu de cuerpo las ideas salidas de allí; se ha producido tan sólo por la feliz coincidencia de que todos los senadores opinan que la construcción de los ferrocarriles es la obra que debe ser llevada a cabo en primer lugar en el Perú, porque opinen gobiernistas y de oposición, dentro de la Cámara de Senadores, que el Gobierno que no hace ferrocarriles es mal Gobierno (aplausos), y que el Gobierno que hace ferrocarriles es bueno; porque opinan que la bondad de un Gobierno puede medirse por el número de kilómetros de ferrocarril que tiende en el territorio, y puede pesarse por el número de toneladas de rieles que delas puestos en ellos. Por esto, señor Presidente, mis compañeros del Senado y yo, confiamos en que serán muchos los señores diputados que nos acompañarán esta vez a votar, por la insistencia del Senado, persuadidos de que ésa es la mejor forma de procurar el verdadero adelanto y el verdadero progreso en cada una de sus respectivas provincias.

Yo me declaro regionalista. Yo he declarado que soy partidario de la federación; llego a ese extremo; y creo,

señor Presidente, que no puede hacerse mayor bien a las regiones apartadas de Lima que llevarles los rieles y ponerles la locomotora lo más cerca posible de cada una de sus respectivas capitales.

La diferencia sustancial entre uno y otro proyecto, está en que el del Senado significa que este alto cuerpo cree que la primera necesidad hoy para el Perú es gastar 500,000 libras en ferrocarriles, aún cuando no haya para ninguna otra cosa. A eso obedece el artículo 76 de la ley del Senado que le da a la acción popular el derecho de acusar a los Ministros que trasladen esa partida. El proyecto de la Cámara de Diputados indica que esta Cámara creyó, y espero que haya cambiado de opinión, que sólo debe invertirse ahora 220,000 libras en ferrocarriles, y 280,000 libras más, si acaso, sobran buenamente después de satisfechas todas las demás necesidades y después de haber repartido el dinero en obras pequeñas, que, si bien son interesantes, no alcanzan a la importancia que tienen los ferrocarriles.

Responde el señor Presidente: sólo pedí la palabra con el objeto de hacer la salvedad que hice al principio: que la Cámara de Senadores no procede por espíritu de cuerpo, sino por solidaridad de cuerpo. Yo creo que hay una feliz coincidencia de una unanimidad completa de opiniones, y que creo que la Cámara de Diputados procederá exactamente de la misma manera, no por espíritu de cuerpo, sino por convencimiento y deseo de cada uno de los representantes de llevar el dinero público por el cauce que más debe beneficiar al país y a cada una de sus respectivas circunscripciones. (Aplausos).

El señor PRESIDENTE. — El señor Borda puede hacer uso de la palabra.

El señor BORDA (diputado). — Señor Presidente: En primer lugar, solicito que el señor senador Diez Canseco me permita sustituir el concepto de arrastrar por el de inducir. Mis frases no tienen por objeto arrastrar a mis compañeros a nada; posiblemente tengo la pretensión de inducir a algunos...

El señor DIEZ CANSECO (interrumpiendo). — Me permito manifestar al señor Borda que yo sólo he estudiado Gramática Castellana en el colegio; de manera que después de esa época, mis muchas ocupaciones me han privado de aplicarme al estudio del sentido específico de las palabras. Por lo demás, acepto la palabra inducir por la de arrastrar, tal como lo insinúa mi estimado amigo el señor Borda. (Aplausos).

El señor PENA MURRIETA. — Quizá se ha producido de manera involuntaria, sincera en todo caso.

El señor BORDA (continuando). — Por lo que a mí toca, debo declararle

al señor senador que estoy absolutamente distanciado de él por la enorme diferencia de aptitudes, capacidad y conocimientos que él posee; yo no tengo saber especial en ningún orden de los conocimientos humanos, y el señor senador Díez Canseco es un distinguido ingeniero nacional. Extrañé, no más, en su discurso una frase, y me permití suplicarle me consintiese esta ligera sustitución: en lugar del término arrastrar, el de inducir.

En cuanto a lo del espíritu de cuerpo, debo manifestarle que los parlamentos no proceden en esa forma, sino por solidaridad de ideas, que es muy distinto concepto del que su señoría ha indicado...

El señor GAZZANI (senador, por lo bajo). — No ha dicho por espíritu de cuerpo, sino por solidaridad.

El señor BORDA. — ¿Cómo dice el señor Gazzani?

El señor GAZZANI. — Que el señor senador no ha expresado que procede el Senado por espíritu de cuerpo, sino por solidaridad.

El señor BORDA. — El señor senador Díez Canseco ha empleado ese vocablo, y si nos atenemos a los vocablos que se expresan en la discusión...

El señor DÍEZ CANSECO (interrumpiendo). — Para decir que la Cámara de Senadores no procede en esa forma.

El señor GAZZANI. — Así lo ha dicho.

El señor BORDA (continuando). — Para la Cámara de Diputados tampoco puede admitir ese supuesto; aquí tampoco se usa semejante sistema; aquí, en la Cámara de Diputados, se procede por convicción, por convencimiento, y muy pocas veces, casi nunca, por espíritu de cuerpo.

Los diputados y su Cámara—al igual que los senadores—han oído y aceptado las indicaciones científicas, hechas por distinguidos ingenieros, sobre la necesidad de dedicar 500 mil o más, mucho más libras a la obra de vías férreas; de manera que coincido en esto, y coincidimos todos, con las ideas expresadas con excepcional brillo por los señores Coronel Zegarra y Díez Canseco; pero en lo que no estamos de acuerdo, en lo que discrepamos del Senado es en creer que no es oportuno ni conveniente dedicar hoy esa suma a ferrocarriles. Por eso la Cámara de Diputados, juzgando que es inconducente acumular esa suma con tal fin, propone que se dediquen 220 mil libras a esa obra, y que el resto se invierta con posterioridad y en la época en que sea posible hacerlo.

La Cámara de Diputados, señores, no desconoce ni puede desconocer las ventajas y conveniencias a que se ha referido el señor Díez Canseco, quien ha querido demostrar que la bondad de los Gobiernos puede estimarse por el

número de kilómetros que tiende y por el número de toneladas de rieles que entierra; pero eso lo sabe muy bien la Cámara de Diputados, y lo sabía desde antes de discutir el punto in-extenso. Aquí también, entre los diputados hay distinguidos ingenieros y profesionales que debatieron el asunto con bastante lucidez y competencia e ilustraron aún más, llegado el momento, el criterio de la Cámara. Por eso la Cámara de Diputados, consciente de lo que debía hacer, ha tomado la iniciativa del Senado, la ha acogido en parte, y no la ha patrocinado íntegramente para su realización inmediata; la ha limitado, la ha restringido; y la ha restringido porque tiene un criterio mucho más justiciero, mucho más equitativo y mucho más fácil de llevarse a la práctica en las actuales condiciones que el criterio del Senado.

El señor CORONEL ZEGARRA (interrumpiendo). — Pido la palabra.

El señor BORDA (continuando). — La Cámara de Diputados ha tenido oportunidad de discutir ya los pliegos de ingresos y de egresos. La Cámara de Diputados sabe a cuánto van a ascender los ingresos por gravamen a los artículos de exportación. Y precisamente porque está en posesión de todos estos datos es que cree que no es posible, por ahora, dedicar íntegramente las quinientas mil libras a ferrocarriles, y menos incluirlas en el Presupuesto con este fin.

Como deseo a los deseos del señor Gazzani, pongo punto a mi disertación, señor Presidente. (Aplausos).

El señor PRESIDENTE. — El señor Coronel Zegarra puede hacer uso de la palabra.

El señor CORONEL ZEGARRA (senador). — Señor Presidente: Yo, simplemente, quiero modificar las apreciaciones del señor diputado Borda respecto a la insistencia con que ha dicho que la Cámara de Diputados solamente vota doscientas veinte mil libras. Eso no es lo que dice el proyecto de Diputados. El proyecto de Diputados dice que se votarán doscientas veinte mil libras y, además, doscientas ochenta mil en cuanto se vea el superávit que arroje el estudio del Presupuesto. Yo acabo de indicar que las cifras que arrojan solamente los ingresos del año 1917, suman cuarenta y cuatro millones, siendo así que el Presupuesto balanceado arrojaba treinta y nueve. De tal modo que ahí, no más, hay una diferencia para las quinientas mil libras, para los cinco millones de soles más.

Pero no hay eso sólo, sino que, habiendo aumentado los impuestos, habiendo un crecimiento natural, un aumento natural en los ingresos de la República, que, repito, fueron calculados por persona competente, llegarán a muy cerca de cincuenta millones. Luego hay margen suficiente para que

En las disposiciones de la Cámara de Diputados, que dice que se votarán doscientas veinte mil libras, más doscientas ochenta mil, con cargo a ese superávit. Existiendo, pues, ese superávit, la Cámara de Diputados también señala quinientas mil libras para la construcción de ferrocarriles; por consiguiente, no difiere de este propósito la Cámara de Diputados y debe apoyar la insistencia del Senado, porque siempre serán quinientas mil libras para ferrocarriles.

El señor SOUSA (senador). — (Su discurso se publicará después).

El señor PRESIDENTE. — Queda con la palabra el señor diputado Pinzás. — Se levanta la sesión, citándose a los señores representantes para el día de mañana, a las cinco de la tarde.

Eran las 8 h. 20' p. m.

— Por la Redacción:

Por la Redacción. —

A. Espinosa S.

Sesión de Congreso del día sábado 2 de marzo de 1918

Presidida por el señor José Carlos Bernalles

SUMARIO. — A pedido del señor Augusto Bedoya el Congreso acuerda rennirise el lunes próximo, el caso de que no concluya el debate de la insistencia del Senado en el proyecto sobre construcción de ferrocarriles. — Se desecha una ampliación del señor Rodríguez para que en esa sesión el Congreso se ocupe de resolver todas las insistencias pendientes. — **ORDEN DEL DIA.** — Se promulgan las resoluciones legislativas sobre concesión de un premio pecuniario a doña Gregoria Genit viuda de Soto y a sus hijas Della, Rosa y Angélica Sofía Soto; y a doña Jesús y doña Alejandrina Pitot. — Continúa el debate de la insistencia del Senado en el proyecto que vota partidas para la construcción de ferrocarriles.

Abierta la sesión a las 6 h. 30 p. m., con el quorum reglamentario, fué leída y aprobada el acta de la anterior.

PEDIDOS

El señor PRESIDENTE. — Se va a pasar a la orden del día.

El señor BEDOYA. — Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE. — El señor Bedoya puede hacer uso de la palabra.

El señor BEDOYA. — Como es posible que en la sesión de hoy no quede terminado el debate sobre el in-

teresantísimo asunto que ocupa la atención del Congreso, ni sería conveniente suspenderlo, me permito rogar al señor Presidente que consulte al Congreso si en el caso de que no concluya en esta sesión el debate sobre el asunto de los ferrocarriles, el próximo lunes se reuna el Congreso para continuar la discusión.

El señor PRESIDENTE. — Se va a consultar el pedido. . . .

El señor RODRIGUEZ. — Pido la palabra.

El señor RODRIGUEZ. — Yo me permito ampliar el pedido del señor Bedoya en el sentido de que no solamente se invite al congreso para celebrar sesión el día lunes hasta que termine la cuestión de los ferrocarriles, sino también para todas las insistencias pendientes, porque hay algunas insistencias además de la de los ferrocarriles.

El señor BEDOYA. — Acepto la modificación del señor Rodríguez.

El señor RODRIGUEZ. — Para concluir de una vez con todas las insistencias.

El señor PRESIDENTE. — Los señores que apoyen la moción del señor Bedoya ampliada por el señor Sergio Rodríguez. . .

El señor GAZZANI. — ¿Cuál es la modificación que ha propuesto el señor Rodríguez? Nosotros no la hemos oído.

El señor RODRIGUEZ. — Que el Congreso, el lunes próximo, no sólo se ocupe de la insistencia en el proyecto sobre ferrocarriles sino de todas las que haya pendientes.

El señor GAZZANI. — Debemos ir por partes, señor Presidente: Esa es una cuestión completamente separada. En la Cámara de Diputados hay asuntos muy graves, muy importantes y que están necesitando el debate, y no sería posible prescindir de esa circunstancia; así es que yo pediría a la mesa que consulte por partes: el pedido del señor Bedoya primero y el del señor Rodríguez después.

El señor PRESIDENTE. — Voy a consultar por partes, primero el pedido del señor Bedoya. Los señores que apoyen la moción del señor Bedoya se servirán manifestarlo.

Fué aprobado.

El señor PRESIDENTE. — Los señores que aprueben el pedido del señor Rodríguez, se servirán manifestarlo.

Fué desechado.

El señor RODRIGUEZ. — Que conste que he cumplido con un deber, porque la invitación al Senado fué esa: ahora si el Congreso no la quiere considerar, está bien.

El señor BECERRA. — Señor Presidente: No habiendo sido promulgada por el Ejecutivo la ley que concede un premio pecuniario a las