

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



hijas del señor José Benito Pilot, pido que el señor Presidente se digne promulgarla.

El señor PRESIDENTE.— Se hará la promulgación.

El señor REATEGUI.— No habiendo sido promulgada la ley que subvenciona al Centro de Señoras, pido que se promulgue.

El señor BORDA.— Señor Presidente: Tampoco ha sido promulgada la ley que concede un premio pecuniario a la viuda e hijas del coronel Augusto César Soto, pido a la mesa que si lo tiene a bien se sirva también promulgarla.

El señor PRESIDENTE.— Se van a hacer las promulgaciones.

#### ORDEN DEL DIA

El señor Presidente promulgó las siguientes resoluciones legislativas:

**JOSE CARLOS BERNALES,**

Presidente del Congreso.

Por cuanto: el Congreso ha dictado la resolución siguiente:

Lima, 7 de diciembre de 1917.

Señor:

El Congreso, atendiendo a que el coronel graduado don Augusto César Soto concurrió a la defensa de la Plaza de Arica el 7 de junio de 1880 y a la campaña del Centro contra el Ejército de Chile, ha resuelto conceder a su viuda, doña Gregoria Genit, y a sus hijas, doña Delia, doña Rosa, y doña Angélica Sofía, un premio de trescientas libras peruanas de oro, que se consignará en el presupuesto general de la República.

Lo comunicamos a Ud. para su conocimiento y demás fines.

Dios guarde a Ud.

José Carlos Bernalles, presidente del Senado.

Juan Pardo, Diputado presidente.

Juan E. Durand, secretario del Senado.

Santiago D. Parodi, diputado secretario.

Al Señor Presidente de la República.

Por tanto; y no habiendo sido promulgada oportunamente por el Ejecutivo, en observancia de lo dispuesto en el artículo 71 de la Constitución, mando se imprima, publique, circule y comuniqué al Ministerio de Hacienda, para que disponga lo necesario a su cumplimiento.

Casa del Congreso, en Lima a los dos días del mes de marzo de mil novecientos diez y ocho.

José Carlos Bernalles, presidente del Congreso.

Francisco R. Lanatta, secretario del Congreso.

Luis A. Carrillo, secretario del Congreso.

**JOSE CARLOS BERNALES,**

Presidente del Congreso.

Por cuanto: el Congreso ha dictado la resolución siguiente:

Lima, 28 de diciembre de 1917.

Señor Presidente:

El Congreso, teniendo en cuenta los importantes servicios prestados al país por el teniente segundo de la armada nacional don José Benito Pilot, ha resuelto conceder a sus hijas, doña Jesus y doña Alejandrina Pilot, un premio pecuniario de trescientas libras peruanas de oro, que se consignará en el presupuesto de la República, si el estado de las rentas lo permite.

Lo comunicamos a Ud., para su conocimiento y demás fines.

Dios guarde a Ud.

José Carlos Bernalles, presidente del Senado.

Juan Pardo, Diputado presidente.

Andrés Vivanco, prosecretario del Senado.

Santiago D. Parodi, diputado secretario.

Al Señor Presidente de la República.

Por tanto; y no habiendo sido promulgada oportunamente por el Ejecutivo, en observancia de lo dispuesto en el artículo 71 de la Constitución, mando se imprima, publique, circule y comuniqué al Ministerio de Hacienda para que disponga lo necesario a su cumplimiento.

Casa del Congreso, en Lima, a los dos días del mes de marzo de mil novecientos diez y ocho.

José Carlos Bernalles, presidente del Congreso.

Francisco R. Lanatta, secretario del Congreso.

Luis A. Carrillo, secretario del Congreso.

El señor PRESIDENTE.— Continúa en debate la insistencia del Senado sobre ferrocarriles. El señor Pinzas, que quedó con la palabra, puede hacer uso de ella.

El señor PINZAS.— Señor Presidente: Cualquiera que sin estar en antecedentes hubiera escuchado las exhortaciones que ayer dirigiera a la Cámara de Diputados el senador por Cajamarca, seguramente habría pensado que esta Cámara es enemiga de la construcción de ferrocarriles. Felizmente, para nosotros los diputados, existen ya publicados los debates de veinte y tantos días, de los que aparece que la Cámara de Diputados se interesó en el problema ferrocarrilero en una forma decidida y empeñosa; se estudiaron los ferrocarriles bajo todas sus formas por distinguidísimos ingenieros que expusieron sus ideas al respecto. Los diputados que no somos ingenieros llegamos a saber lo que era la vía ancha y la vía angosta, cuáles eran los ferrocarriles primarios, cuáles los secundarios y hasta el costo de construcción de un



kilómetro de ferrocarril. Después de estos conocimientos perfectos que llegó a tener la Cámara de Diputados del problema modificó la ley cuya insistencia discutimos, y la modificó, señor, porque, después de la opinión de los distinguidos compañeros que conocen del asunto se convenció de que no era posible emplear 500,000 libras en la construcción de ferrocarriles durante el año de 1918, y que estas cifras no podían caber dentro de nuestros ingresos. Como se arguyese de que posiblemente habría superavit, o mayor ingreso, tomando como antecedente lo que había acontecido en pasados años, en los años de 1916 y 1917, se estableció que si existían esos superavits hasta al suma de 280,000 libras, se aplicaría a la construcción de ferrocarriles, es decir, que la Cámara de Diputados hizo práctica la ley, el pensamiento que en muy buena hora formulara la sabia asamblea legislativa nuestra. Y no podía ser de otra manera, señor, porque dada la condición del país, el estado en que se encontraba el estudio de los ferrocarriles, la falta completa de los elementos de trabajo, seguramente no podía destinarse la enorme suma de 500,000 libras anuales para la construcción de ferrocarriles. La Cámara de Diputados, con un criterio práctico, rebajó la suma y ella fue aprobada por todos los ingenieros, a excepción del diputado por Pacasmayo, que se habían ocupado de construir ferrocarriles.

Yo, señor, no voy a estudiar el problema ferrocarrilero: está probada su importancia hasta la saciedad, está demostrado que se necesitan ferrocarriles para traer a Lima el trigo candeal de Huancavelica, el carbón de Jatunhuasi, las frutas y verduras de alguna región del norte; todo esto está probado hasta el cansancio. Voy a ocuparme sólo del problema bajo su aspecto financiero, dentro del presupuesto. El proyecto de presupuesto enviado por el Ejecutivo trae como cifra de ingresos, 29,000,000, aunque existe la expectativa de que con la aprobación de los nuevos impuestos y las reformas que algunos señores senadores piensan introducir en el pliego de ingresos, pueden sumar éstos alrededor de 46,000,000 y se sostiene que dentro de esos 46,000,000 cabe el capítulo de 5,000,000 para ferrocarriles. Desgraciadamente, señor, esto no es exacto. Estos mayores ingresos que tiene hoy el Perú, debido únicamente a la guerra, posiblemente no van a ser tan grandes como lo deseamos, y digo no van a ser tan grandes como lo deseamos, porque los exportadores luchan hoy con el alza del transporte, luchan con la señalación de precio en

los mercados consumidores, me refiero a los Estados Unidos, y luchan con la baja del cambio. De manera que es muy posible que antes de un trimestre todo lo que se creía bonanza no sea sino simple y llanamente, una bella fábula del pasado. Sobre estos tres factores, que han de influir poderosamente en la disminución de nuestras finanzas públicas, hay que tener en cuenta la imposibilidad que existe de que estos exportadores traigan sus saldos, que por la ley prohibitiva de la exportación de oro, viene a resultar un empréstito forzoso que se hace a los Estados Unidos. Si esto es cierto, señor, cómo es posible que el Congreso vaya a hacer un presupuesto inflado de ingresos para darse el gusto de poner una partida de 5,990,000 para ferrocarriles, que no podrán emplearse en su totalidad en el año de 1918, y para vernos, al fin del ejercicio, con un déficit y volver al desorden financiero que causó tantos males al país. Ese mayor ingreso, que seguramente resultará de la aprobación de los nuevos impuestos y del aumento que se haga sobre los que ya han sido votados por esta Cámara, está distribuido, señores, en el aumento del pliego de guerra: el pliego de guerra se ha aumentado en 2,000,000 de soles; el pliego de instrucción, más o menos, en millón y medio de soles.

Hay leyes votadas por el Congreso que deben figurar en el pliego extraordinario que suman 1,600,000 soles; de manera, pues, que suponiendo que llegara ese mayor aumento a 6,000,000 de soles, estaría balanceado el presupuesto. Considerando dentro de esos 6,000,000 de soles los 2,000,000 que la Cámara de Diputados ha votado para ferrocarriles, no existe, pues, señor, razón fundamental alguna para inflar una partida de egresos que seguramente no va a emplearse en su totalidad, que va a desequilibrar el presupuesto y que va a impedir el que se lleven a la práctica obras de vital importancia; porque, como decía ayer un distinguido senador de la República; el gobierno que hace ferrocarriles se inmortaliza y lleva su nombre junto a un enorme adelanto que traen los ferrocarriles; yo habré de decir: el gobierno que hace escuelas puede tener un monumento de un metro de altura por cada una de las escuelas que crea. No es posible llegar al extremo de preconizar una sola política: los hombres de estado, como el señor senador por Cajamarca, bien saben que el desarrollo de un país es armónico, y no puede irse a atender a uno solo de los elementos vitales del país, dejando de mano los otros: necesita atenderse todos ellos en una forma



proporcionada y armónica, precisamente, para realizar ese adelanto y ese progreso que se preconiza con la construcción de los ferrocarriles.

El proyecto aprobado en Diputados tiene sobre el del Senado la ventaja de que no da autorización para un empréstito: el proyecto del Senado trae la autorización de un empréstito. Yo, señor, soy fundamentalmente enemigo de los empréstitos: los empréstitos trajeron la ruina del país, los empréstitos solo sirvieron a aumentar nuestro pasivo y tenemos la amarga experiencia de lo que es la construcción de ferrocarriles con empréstitos: la descapitalización completa del país, la sumisión de nuestras industrias a manos extranjeras, que no tienen más pensamiento que el lucro y el interés; y si no allí está para probarlo el ferrocarril del Cerro de Pasco a la Oroya, que con todo el adelanto y todo el progreso que se preconizaba la víspera de su construcción, tiene las subsistencias en Lima a precios nunca vistos, sin que sea posible conseguir una rebaja en las tarifas.

Otra de las ventajas del proyecto aprobado en Diputados es esta: que al señalar la cifra de 220,000 libras de inclusión forzosa en los ingresos y la cifra facultativa de 280,000 para tomarla de los probables superávit, consigue que no vaya el presupuesto al déficit y que si existen mayores ingresos éstos se apliquen de preferencia a la construcción de ferrocarriles.

Yo no he de hacer cuestión de la cláusula punitiva aprobada en el Senado: Esa cláusula habría resultado mejor redactada si simplemente hubiese dicho lo siguiente: El ministro o el funcionario que aplique las rentas destinadas a ferrocarriles en cosas distintas, tendrá tal o cual pena. En Diputados se contempló la urgente de construir tres líneas que se llamaron primarias: el ferrocarril de Huancayo al Cuzco, el ferrocarril de Chimbote a Recuay, y el ferrocarril de Chilte a Cajamarca y a hacer la construcción de esos tres ferrocarriles se destinaron las 220,000 libras de que me ocupó. Se ha establecido que se estudien las otras vías para cuando en 1919 se forme una compañía constructora de ferrocarriles bajo la base del estanco del tabaco y se proceda a la construcción de las otras líneas llamadas secundarias.

Se discutió ampliamente el ferrocarril de Puno al Desaguadero defendido brillantemente por los diputados por Chucuito y Huancané; pero puestas de manifiesto razones que no es del caso remover y que indudablemente pesaron en el ánimo de los señores diputados, se fijó sólo en

el estudio de esas líneas dejando su construcción para otra época. Yo no puedo aceptar la frase del senador por Cajamarca al declarar que se han cometido graves errores al aumentar los míseros sueldos de los empleados de la nación: señor, cuando los hombres tienen fortuna, cuando los hombres tienen dinero para vivir, posiblemente no se fijan en las necesidades de los demás; en la hora actual en que las subsistencias han encarecido enormemente, la Cámara de Diputados cumplió acto de justicia aumentando insignificantes cantidades en los sueldos a los servidores de la nación, porque eso significaba una indemnización por el mayor precio de los consumos y había que hacer estos aumentos precisamente por acto de justicia. Sobre la construcción de ferrocarriles y sobre toda otra obra está el principio de justicia, el principio de humanidad; no es posible que por construir ferrocarriles los hombres se mueran de hambre. ¡No, señor!

De manera que resumiendo todo lo que acabo de decir, alabando el proyecto nacido en el Senado y que sólo ha sido modificado dentro del mismo pensamiento que informó a esa Cámara, tengo seguridad que los diputados que aprobaron esas modificaciones con sus votos, hoy rechazarán esa insistencia, porque ese voto de los diputados fué un voto consciente, perfectamente meditado, después de contemplar las necesidades nacionales y las necesidades de las regiones.

Muy grato habría sido para los diputados complacer al Senado en estas insistencias; pero su complacencia significaría el desequilibrio del presupuesto y significaría la inmovilización de 300,000 y tantas libras que podrían aprovecharse en obras que signifiquen el adelanto de las industrias, que signifiquen el adelanto de la instrucción y que signifiquen todas esas obras que aquí se preconizaron cuando se discutió el pliego de fomento. Viniendo, pues, el proyecto del Senado con la señalación de cinco ferrocarriles cuando hay sólo tres indispensables, con la facultad de la colocación de un empréstito y con una cláusula punitiva que indudablemente será el testimonio de la falta de honradez de nuestros hombres públicos, mañana que se juzgue con criterio sereno y tranquilo el origen de la dación de esta ley, no puede la Cámara de Diputados aceptar este proyecto y tiene que insistir en las modificaciones que propuso. (Aplausos).

El señor MORENO.— (Su discurso se publicará después).

El señor FUCHS.— Señor Presidente: Cuando comenzó a discutirse este asunto de los ferrocarriles en la



Cámara de Diputados, puedo afirmar que la opinión si no unánime, tal vez de la inmensa mayoría...

El señor PEREZ (interrumpiendo).— Unánime. He mandado pedir la lista.

El señor FUCHS (continuando)... estuvo en favor del proyecto del Senado, es decir, en el sentido de que se invirtieran quinientas mil libras en la construcción de ferrocarriles; pero asistiendo al debate los señores ministros de Hacienda y Fomento, declararon éstos que de ningún modo podía contemplarse la inclusión en el presupuesto de esta enorme suma y que a lo más se dispondría de 220,000 libras. Impresionados con estas declaraciones de los señores representantes del Poder Ejecutivo, indudablemente, muchos de los señores diputados cambiaron de criterio y creyeron que bastaría incluir simplemente la cifra que los señores ministros habían señalado. Debo también declarar que respecto a la construcción de estos ferrocarriles, surgió, como era natural que surgiera, una discusión extensa, porque intervino un interés muy justificado: el interés regionalista. Fué entonces que yo, simplemente recogiendo las opiniones vertidas en el seno de la Cámara e incluyendo una iniciativa de los señores Ribeyro y Ramos, presenté una fórmula transaccional fórmula que contemplaba la inclusión de las 220,000 libras a que se habían referido los señores ministros y la consignación también de 280,000 libras una vez que discutido el presupuesto se hubiera encontrado la manera de satisfacer ese saldo. Pues bien, esa forma transaccional, que era perfectamente lógica entonces, fué aceptada por el señor Ministro de Fomento y con ligeras modificaciones aceptada también y presentada en un nuevo informe por la Comisión de Obras Públicas. He aquí cómo se generó el proyecto aprobado en la Cámara de Diputados. Yo me comprometí en esa ocasión a señalar, en el momento que se discutiera el pliego de Ingresos, aquellas partidas donde era posible obtener un aumento notable, y así lo hice, señor Presidente.

Cuando se discutió el pliego de Ingresos indiqué que sólo en la partida referente al cobre, calculándose prudencialmente, se podría consignar 250 mil libras en lugar de las 134 mil, fijadas en el proyecto de presupuesto o sea de 116 mil libras de diferencia. El señor ministro de hacienda, ante las incontrovertibles razones que expuse, aceptó el aumento de la partida; pero desgraciadamente la Cámara no atendió mis indicaciones, y rápido como un bólido, el pliego de Ingresos pasó al Senado. Yo espero que allí, en el Senado, contemplán-

dose prudencialmente lo que puede rendir esa y otras muchas partidas del pliego se obtendrá un gran margen de varios millones. Pero, además, hay que considerar los tres millones que, según las declaraciones del señor Ministro de Hacienda en la Cámara de Diputados, existen todavía en liquidación, y también los aumentos que producirán las modificaciones en la ley sobre los derechos de exportación. Pues bien yo, el creador de esa fórmula lógica ayer, ilógica hoy, que mereció la aceptación de la Cámara, me pronuncio ahora por el proyecto del Senado (Aplausos) y lo hago por las siguientes razones: por que con las sumas que acabo de indicar habrá lo suficiente no sólo para separar las 500 mil libras dedicadas a ferrocarriles, sino también para atender a los aumentos que se han votado aquí y para pagar el reintegro a los empleados públicos, que, hay que decirlo con franqueza, constituye para nosotros no sólo un acto de justicia sino también de moralidad. (Aplausos). Por todas estas razones, que lejos de constituir una claudicación son una reafirmación de las ideas que siempre he vertido en el seno del Parlamento, yo votaré, repito, por el proyecto del Senado, pues con él se realizará en forma ineludible, sin trasgresiones, el vehemente anhelo del país que quiere la construcción de ferrocarriles. (Aplausos)

El señor RAMOS— Señor Presidente: En los días que vino el proyecto del Senado a la Cámara de Diputados, un grupo de profesionales nos reunimos en la Sociedad de Ingenieros y estudiamos el proyecto con alguna detención, encontrando que tenía algunos inconvenientes. Esta ha sido la verdadera razón que ha motivado la modificación de la Cámara de Diputados.

Pero si hay una desinteligencia entre el proyecto del Senado y el proyecto de la Cámara de Diputados es sólo aparente, en lo que hace a las cantidades, porque, en realidad, tanto un proyecto como el otro votan 500 mil libras para ferrocarriles, con sólo esta diferencia: que en el de la Cámara de Diputados se vota por este año 220 mil libras de una manera imperativa y 228 mil de manera condicional.

El artículo 10. del proyecto aprobado en la Cámara de Diputados dice: (leyó).

Y en el artículo 30.: (leyó).

Como vemos, señor Presidente, el que figuren cinco millones de soles en el Presupuesto General de la República no depende sino de las Comisiones de las Cámaras y de la voluntad de ellas para consignar esa cifra.

Por el artículo 10. se contempla o se manda construir en este año tres líneas principales que son: la de Huan-



cayo al Cuzco, la de Chimbote a Reuay y la de Chilte a Cajamarca; de manera que en lugar preferencial en la construcción de estas líneas está enumerado el de Cajamarca, desvaneciendo de este modo los temores que había manifestado ayer el señor senador Sousa.

También, señor Presidente, para los años venideros, a partir de 1919, se manda consignar cinco millones; y tenemos el artículo 40, que dice: (leyó).

El señor SOUSA (don Aurelio, interrumpiendo).— ¿En qué lugar está el ferrocarril a Cajamarca?

El señor RAMOS (continuando).— El artículo no establece preferencias, sino que dice que las líneas deben construirse simultáneamente; no dice que debe construirse una línea después de otra...

El señor DIEZ CANSECO (interrumpiendo).— Pero si no hay los cinco millones, ¿cómo se van a construir las líneas?

El señor RAMOS. — Poniendo la partida en el Presupuesto...

El señor DIEZ CANSECO. — Será en 1919.

El señor RAMOS. — También en 1918. En 1917 la renta del tabaco ha producido 356 mil libras neto; de manera que si descontamos el 10 por ciento, que está afecto a la emisión de cheques, quedan alrededor de 320 mil libras; de suerte que en el futuro no habría sino que integrar un millón ochocientos mil soles y tendríamos siempre la renta de los cinco millones...

El señor DIEZ CANSECO (senador, interrumpiendo). — Para 1919; pero no para 1918.

El señor RAMOS (continuando). — Estamos en el mes de marzo y se está construyendo dos líneas férreas, que demandan y ofrecen muchas dificultades, porque no hay operarios y otros elementos; y yo pregunto: ¿en qué tiempo se va a hacer todo eso? De manera que si prudencialmente destinamos el dinero a medida que se vayan presentando las necesidades habremos avanzado mucho.

Además, señor Presidente, en el proyecto de la Cámara de Diputados se considera el problema bajo un punto de vista más nacional; puede decirse que se ha preferido los ferrocarriles que podemos llamar "ferrocarriles de seguridad", y por eso ha tarjado esa partida que había considerado el Senado para el ferrocarril de Puno al Desaguadero y lo ha reemplazado por el ferrocarril de Paíta al Marañón o, en el caso de que éste fuera construido por una compañía, de un punto del ferrocarril de la Oroya al Cerro de Pasco a un punto del Ucayali, o del ferrocarril del Cuzco al Madre de Dios. Yo creo que un ferrocarril de esta especie nos debe merecer toda preferencia a un ferrocarril que podemos ha-

mar de "comodidad"; y digo que el ferrocarril de Puno al Desaguadero no es otra cosa que un ferrocarril de comodidad, porque todo lo que se ganaría construyendo ese ferrocarril sería evitar un trasbordo, porque no se podría ir hasta La Paz; y para esto habría que trasbordarse en Guaqui y con los altos fletes, comparados con lo que se paga actualmente en el lago, se dificultaría más el tráfico; de manera que no habría ventaja sino relativa.

Además, una medida de prudencia nos aconseja terminar primero el ferrocarril al Cuzco antes de hacer el de Puno al Desaguadero. Es necesario pensar en el Oriente si no queremos perderlo, y por eso la Cámara de Diputados ha hecho punto capital de su política el ferrocarril al Oriente.

El señor Coronel Zagarra nos decía: en el proyecto aprobado en la Cámara de Diputados no se dice si las líneas deben hacerse por contrato o por administración. Aunque nadie está impedido de hacer lo que la ley no prohíbe, sin embargo, el proyecto de la Cámara de Diputados lo indica en su artículo cuarto. Y digo lo indica, porque ese artículo dice lo siguiente: (leyó).

Vemos, pues, que de una manera implícita contempla también este caso, y no hay, pues, nada que impida hacer los ferrocarriles por medio de contratos, de remates, etc.

Nos dice también el señor Coronel Zagarra que la partida de veinte mil libras que se había votado para hacer estudios era insuficiente. Y nos decía que era insuficiente porque, según nos manifestó, el ferrocarril de Paíta al Marañón, sus estudios, costarán, más o menos las veinte mil libras que se consignan en este proyecto para los estudios de ferrocarriles. Pero yo le pregunto al señor Coronel Zagarra, ¿puede tomar como criterio de costo lo que costó el estudio del ferrocarril de Paíta al Marañón? ¿Puede tomar el señor Coronel Zagarra y las Cámaras, en el caso de que también se tratara del costo para estudios de alguna obra portuaria, lo que costaron los estudios de Kraus? Los datos que yo voy a dar son datos proporcionados por el Cuerpo de Ingenieros Civiles, datos que vienen de la experiencia de estudios que se han realizado; el costo de los estudios preliminares, que es lo que manda el proyecto aprobado en la Cámara de Diputados, es, más o menos, de once libras kilómetro, en la sierra y costa. En la montaña es variable y cuesta más.

Las líneas que hay que estudiar son las siguientes: de Ayacucho al Cuzco, son 555 kilómetros; de Urcos o un punto del ferrocarril al Cuzco al Madre de Dios o el de Tlapata al Madre de Dios 342 kilómetros estudiados; de Paíta al Marañón 750 kilómetros estudiados; de Ninacaca al Ucayali, sin estudios.



El señor DIEZ CANSECO (interrumpiendo). — ¿Qué dice el señor Ramos que no tiene estudios?

El señor RAMOS. — No los tienen.

El señor DIEZ CANSECO. — Se dice que el Senado no ha considerado estos estudios, pero ya están estudiados.

El señor RAMOS. — Es decir que en el proyecto de Diputados se manda estudiar algunas líneas, pero hay que tomar en cuenta que se tiene que hacer siempre esos estudios, principiando por los reconocimientos.

El señor DIEZ CANSECO. — Si hay estudios.

El señor PEÑA MURRIETA. — No hay estudios; por eso se señala partida para tal operación. No hay estudios, conforme se ha demostrado, y a esa necesidad ha atendido la Cámara de Diputados, mandándolos practicar.

El señor GAZZANI (por lo bajo). — Si hay estudios.

El señor PEÑA MURRIETA. — Yo afirmo que no hay estudios definitivos. Y es esta la razón en virtud de la cual la Cámara de Diputados, a diferencia del Senado, ha incluido para el efecto, dentro del renglón de 20 mil libras indicado en el artículo 20. del dictamen de su Comisión de Obras Públicas, la ruta de Paíta al Marañón.

Por mucho que sea ingrata la insistencia mía, quiero renovarla; y si el orador se dignara concederme por un minuto la palabra, yo agregaría algunos asertos más en apoyo de la tesis que sostengo.

El señor RAMOS. — Con el mayor gusto.

El señor PEÑA MURRIETA. — A riesgo de ser cansado e indigesto me parece, señor Presidente, justificado ratificar con otros argumentos, que la citada ruta de Paíta al Marañón se halla rodeada de un embolismo insalvable. Pues no obstante el "reconocimiento" y los "estudios preliminares" de que hablaba ayer como efectuados, se han producido sobre estos mismos, grandes dudas e infinitas preocupaciones.

No se sabe, por lo mismo, bajo esta atmósfera poco serena, de dónde debe arrancar el punto de partida de la línea, y adónde debe terminar; y de allí que mientras unas opiniones preconizan que es Pimentel el puerto inicial apropiado, otros lo rechazan decididamente, porque estiman que corresponde a Paíta el honor, dadas las circunstancias de mayor importancia y de mayor técnica; discrepancia conductora de serias desavenencias entre los departamentos de Cajamarca, Lambayeque y Piura, que contrarían su mayor progreso y felicidad.

Además, guardando armonía con las aseveraciones planteadas tampoco hay conclusiones fijas en cuanto a la trayectoria de la vía; lo que ha traído com-

pleta bancarrota de ideas en orden este ferrocarril.

Piensen, en efecto, no pocos profesionales, que es un absurdo fomentar la línea hasta el Pongo de Manseriche, supuesto que la navegación aquí es imposible en ciertas épocas del año; y así se explica, cómo, según criterio de ellos, ha llegado el momento de reparar los errores cometidos, para cuya finalidad se medita en un trazo que se llevaría por la izquierda del Marañón o por la derecha, según el balance de las ventajas que resulten después de cálculos esmeradamente efectuados.

Pero desde antemano se sabe que el primero ofrece serios inconvenientes, ya no sólo porque carecería de estrategia construir un camino de hierro limitrofe y lleno de los peligros que no se escapan a la sabiduría del Congreso, sino porque en contacto con los ríos Santiago y Pastaza serían éstos, en el concepto de una posibilidad armada, medios de transporte que una mirada penetrante debe contemplar y prevenir.

De otro lado, hay que no pasar desapercibido este detalle topográfico: que toda la zona mencionada es desierta absolutamente de amparo y protección y sólo habitada por tribus salvajes, tales verbigracia, la de los Aguarunas y Huambizas, moradores que no darían, por cierto, garantías a la estabilidad de la línea.

En cuanto al trazo por el lado derecho, rodean dificultades de otro género, pero acaso remediables. Se trata de una región pantanosa como consecuencia del desborde de dos caudalosos ríos el Potro y el Apata, cuyo escaso nivel permite desbordamientos crecidos que humedecen extensamente el terreno vecino, convirtiéndolo en verdaderos shiringales.

Se desprende, en suma, señor Presidente, de las aseveraciones expuestas, esta advertencia: Que el senador por Piura defiende con toda sinceridad el ideal reclamado por su importante departamento. Ciertamente. Pero también se desprende que dista mucho el estudio acariciado por su señoría para merecer el calificativo de proyecto final.

Permitame, ahora, el señor diputado Ramos, pedirle disculpas por la ligera interrupción que hiciera a su importante discurso.

El señor RAMOS. — Lo que hay que hacer con algunas líneas es estudiar algunas variantes; pero puedo afirmar que hay estudios preliminares de algunas líneas que están consignados en la Memoria del Cuerpo de Ingenieros Civiles. Faltan sólo estudios de perfeccionamiento y es evidente que cuanto más se estudia una línea es mejor. Y, debo contestarle al señor Gazzani, que me hace una interrupción por lo bajo. Por falta de estudios una línea puede



costar varias veces más, y estudiar convenientemente una línea es labor indispensable.

El señor DIEZ CANSECO. — Yo desearía saber, señor Ramos, si están terminados los estudios de la línea de Chimbote a Recuay. No se sabe hasta ahora cómo se va a pasar el Cañón del Pato.

El señor RAMOS. — Hay necesidad de hacer algunas variantes en los estudios.

El señor DIEZ CANSECO. — Actualmente está estudiando el señor Bustamante y Barreda la manera de pasar el Cañón del Pato. No hay estudios del ferrocarril de Chimbote a Recuay. El ferrocarril de Izcuchaca a Huancayo no tiene estudios definitivos, sino preliminares. El señor Valdizán va estudiando y conforme tiene 2 kilómetros los saca a contrata. No hay necesidad de estudios definitivos para realizar la construcción. (Aplausos).

El señor RAMOS. — En parte convengo con el señor Diez Canseco, pero no en lo que se refiere a los estudios de la línea de Chimbote a Recuay, que sostengo que sí los hay. Vuelvo a decir que si no se estudian, las líneas costarán cinco o seis veces más. Fíjese el señor Diez Canseco con lo que ha pasado en la línea a Huacho.

El señor DIEZ CANSECO. — Ahí sí hubo estudios definitivos aprobados por el Ministerio.

El señor RAMOS. — Si se hubiera estudiado en debida forma esa línea, no se habría gastado el doble, como ha sucedido.

El señor BALTA. — Hubo tres estudios.

El señor RAMOS. — Yo debo hacer presente que el criterio para la construcción de líneas férreas es que se haga no un solo estudio, sino varios estudios preliminares y en algunos casos hasta definitivos; y si en la línea de Huacho ha habido varios estudios y se ha hecho lo que se ha hecho es, entonces, porque ha habido otra causa que no descubro.

El señor BALTA (interrumpiendo). — Seguramente el señor Ramos conoce el procedimiento adoptado por Inglaterra en sus colonias para construir ferrocarriles. ¿Cree el señor Ramos que para hacer ferrocarriles de penetración se han hecho siete estudios? No se ha hecho más estudio que el indispensable para seguir avanzando el ferrocarril. ¿Cómo vamos nosotros a perder tiempo y dinero en hacer estudios como si el objeto fuera hacer estudios? Los estudios son sólo medio para alcanzar el fin.

El señor BARREDA. — Quiere decir que los ingenieros de la Cámara sostienen que no se necesita estudios para hacer ferrocarriles.

El señor BALTA. — Estudios definitivos. So. C. E. 4

nitivos. Los preliminares son suficientes para construir una línea. Lo que quiere decir, señor Barreda, que el significado de las palabras es necesario conocerlas a fondo.

El señor BARREDA. — Los ingenieros de la Cámara se han referido a los trazos definitivos que pueden construirse sin estudios. Y señalando el caso del ferrocarril de Huacho, pues yo devuelvo la oración por pasica: si fue una monstruosidad habiendo habido estudios, ¿qué sería si no los hubiera habido?

El señor RAMOS (continuando). — Yo debo llamar la atención de los señores representantes respecto a lo que acaba de manifestar el señor Balta. Puede ser cierto. No digo que nó. Pero eso se hace cuando hay una necesidad de primer orden, cuando una potencia se encuentra al frente de un peligro, como pasa con Rusia, cuando hizo el ferrocarril Transsiberiano y cuando no importa gastar uno, dos o tres millones de libras más. Pregunto yo: ¿El Perú se encuentra en esas condiciones económicas? ¿El Perú puede gastar de más uno, dos o tres millones de libras? Yo creo que nó. El Perú necesita construir muchos kilómetros de vías férreas, y si va a tener ese criterio no hará sino unos cuantos kilómetros inconvenientes.

El artículo 2o. de la ley de ferrocarriles aprobada en la Cámara de Diputados dice: (leyó). El objeto es hacer estudios para procurar construir los ferrocarriles en sus mejores condiciones. No se puede comenzar la construcción sin saber cuál es la línea más conveniente...

El señor BALTA. — Yo he leído toda la ley. Y después de indicar los ferrocarriles que deben estudiarse se enumeran los ferrocarriles que deben construirse, y entre los ferrocarriles que deben construirse, no están muchos de los ferrocarriles cuyo estudio se ordena, y como los ferrocarriles que deben construirse importan quince millones de libras, resulta que ahora estamos estudiando ferrocarriles para construirlos con esta cantidad. Este es el resultado de no haber estudiado suficientemente la concordancia de los diversos artículos de la ley, concordancia que llega a este resultado inesperado por lo señores diputados; que el Gobierno se va a ver obligado a violar esta ley.

El señor RAMOS. — Yo debo decir al señor Balta que el mismo inconveniente del costo habrá con la ley aprobada en la Cámara de Senadores, porque si el plan de ferrocarriles va a ser tan amplio, si se va a necesitar hasta 15 millones de libras, pues, entonces, se encuentra el mismo inconveniente. ¿Es posible ordenar la construcción sin hacer previamente los estudios? Los



estudios definitivos sirven para la construcción, pero estudios siempre hay que hacerlos, sea que se vote una partida para el objeto, como se hizo en la Cámara de Diputados o sea que se saque de la partida general de construcción de ferrocarriles.

El señor BEDOYA (interrumpiendo). — Me permite una interrupción el señor Ramos?

— Con mucho gusto.

El señor BEDOYA. — Voy simplemente a poner un ejemplo práctico: la carretera de Tarma a la Oroya se ha estudiado cien veces y apenas está principiada; mientras tanto, la carretera de Tilarinos a Tarma, se estudió una sola vez, por el señor Díez Canseco, provisionalmente, a la ligera, y esa carretera ya está funcionando. (Aplausos).

El señor BARREDA Y LAOS. — Para que el ejemplo fuera procedente debería haberse demostrado que la carretera de Tilarinos a Tarma la construyó el señor Díez Canseco sin hacer estudios.

El señor BEDOYA. — El señor Díez Canseco hizo los estudios preliminares de la carretera que hoy está sirviendo al público y al comercio, y la otra puede ser que en las calendas griegas sirva para algo.

El señor RAMOS (continuando). — Pero me permitirá el señor Bedoya que le diga que en casos como el que ha citado intervienen otros factores, entre ellos, el primero, la voluntad del Gobierno de llevar adelante tal o cual obra y aquí se agrega la circunstancia de que una de esas dos carreteras tenía varios estudios y la otra nó.

Pues bien, decía, señor, que el artículo 20. de la ley aprobada en la Cámara de Diputados mandaba hacer el estudio preliminar de esta línea férrea, cuyo longitud alcanza a 3,071 kilómetros, y estudios preliminares practicados hay 1,235; de manera que quedarían 1,836 kilómetros por estudiar; 1836 kilómetros, votándose 20000 libras para esos estudios, pueden estudiarse 1814 kilómetros. La mente, el espíritu que nos ha guiado a patrocinar debidamente la construcción de los ferrocarriles que ha aprobado la Cámara de Diputados, es, que ese proyecto responda mejor a las necesidades y a ese ideal que se ha tenido aquí, de la unidad nacional. Por eso, nosotros hemos traído una de esas líneas férreas del proyecto del Senado, reemplazándola por esa línea vital que es, en mi concepto y en concepto de la Cámara de Diputados, un ferrocarril al Oriente. (Aplausos).

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

El señor MAVILA. — Señor Presidente: Voy a exponer, en breves palabras, las razones que tengo para apoyar el proyecto de la Cámara de Di-

putados. La verdad es que me ha causado asombro, señor, y no me explico cómo la Cámara de Senadores, en su alta sabiduría, no ha contemplado en su proyecto uno de los ferrocarriles que, a mi juicio, es de absoluta necesidad en la República: el ferrocarril al Oriente, cualquiera que sea el punto de partida, siempre que su término sea en un río navegable en toda época del año. Yo, como representante de una jurisdicción de ese vasto Oriente, que es el porvenir del Perú, no puedo pasar en silencio esa omisión de la ley. Verdad que en el proyecto de la Cámara de Diputados también se ha incurrido en el mismo olvido, pero, en fin, se le ha dedicado un recuerdo, el mandato de estudios que deben presentarse para el ferrocarril del Ucayali y el del Marañón.

Yo creo, señor Presidente, que es necesario que la Nación entera y especialmente sus altos poderes, se convengan de una verdad profunda: que la construcción de ese ferrocarril es de vital importancia para el Perú; y si el ferrocarril que en ambos proyectos figura como de primera línea, que es el de Huancayo al Cuzco, podemos representarlo como una escuadra capaz de defender la integridad y el honor nacional, yo creo que el ferrocarril al Oriente representa esa escuadra, más un ejército. Yo tengo que apoyar el proyecto de la Cámara de Diputados, porque, como dije, en él se ha dedicado un ligero recuerdo a ese Oriente y se reconoce la necesidad de construir el ferrocarril a esa región.

Ahora, con respecto a las partidas, la Cámara de Senadores fija una de 300 mil libras y la Cámara de Diputados vota la de 220 mil libras imperativa para este año y 280 mil libras para el año entrante, afectando la renta del tabaco y otros impuestos que se deben crear. Yo creo que éste y otros problemas que se presentan para el país deben ser armónicos y que sólo por causas muy extremas debe rasgarse esa armonía, a fin de que, al propenderse a una de sus manifestaciones, no sea con detrimento de otras. Yo creo que en el Perú urge construir ferrocarriles, porque es un organismo que necesita hacer circular su savia y los ferrocarriles son las arterias de ese organismo; pero, asimismo, creo que el analfabetismo es un estigma para el país y una causa de retroceso terrible; y así como tenemos el propósito de construir ferrocarriles, debemos, al mismo tiempo, fomentar el establecimiento de escuelas, principalmente en las regiones andina y de la montaña, para hacer del indio un ciudadano útil a la patria. Creo, además, que es deber nuestro aliviar la situación de miseria de los empleados públicos, ocasionada por la carestía de la vida; me parece lo más justo aumentarles en una parte razo-



nable los naberes de que disfrutan, para que puedan hacer frente a sus necesidades, y creo, también, que necesitamos atender a la defensa nacional en todo lo que nos sea posible, por las circunstancias que atravesamos.

Estas son las razones que me inducen a apoyar y a dar mi voto al proyecto de la Cámara de Diputados. (Aplausos).

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

El señor CORONEL ZEGARRA. — Señor Presidente: He pedido la palabra para contestar simplemente una interpelación que se me ha hecho respecto de la defensa que hice y de las razones que expuse para probar que el Senado mantenía la insistencia de su primitivo proyecto.

Ante todo, debo declarar que me ha causado profunda pena que el señor Presidente de la Comisión de Obras Públicas de la Cámara de Diputados haya impugnado con tan enérgica y poderosa voz, pero con tan débiles y antilógicas razones, la exposición que yo hice; respecto del ferrocarril al Marañón ha aseverado de la manera más enfática: que no existen estudios de esta línea; que no se conoce absolutamente el Pongo de Manseriche, ni las condiciones en que se encuentra. Debo decirle al señor Presidente de la Comisión de Obras Públicas de la Cámara de Diputados, que los estudios han sido calificados por nuestro primer ingeniero, que era presidente del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, don Felipe Arancibia...

El señor PENA MURRIETA (interrompiendo). — ¿Dónde están los informes?

El señor CORONEL ZEGARRA (continuando). — Si se hubiera tomado la molestia su señoría de acudir al Ministerio de Fomento los hubiese encontrado con todos sus planos, diversas secciones, etc.

El señor PENA MURRIETA (interrompiendo). — Yo los he buscado allí, y nadie ha podido darme razón de ellos.

El señor CORONEL ZEGARRA (continuando). — Están en una caja especial guardados en el archivo del Ministerio de Fomento; ahí están todos los planos. Aquello de que su señoría se ha ocupado, tergiversando, variando la posición de los ríos, tanto del lado derecho como del lado izquierdo del Marañón, hablando de una situación antigeográfica, me ha causado pena...

El señor PENA MURRIETA (interrompiendo). — Mal hecho; en el Parlamento no deben sentirse pesares. Y, además, la pena de su señoría es a posteriori de la sorpresa que me causa el sostener la existencia de estudios definitivos del proyectado ferrocarril al Marañón.

El señor CORONEL ZEGARRA (continuando). — Bien: los estudios relativos al Pongo de Manseriche existen en un plano; se ha calculado hasta la cantidad de dinamita que se necesita para ensancharlo y hacerlo navegable permanentemente; todo esto ha sido materia de un estudio minucioso, cuya base existe en el Ministerio de Fomento. ¿Con qué valor, pues, se viene a decir ante la Representación Nacional que no hay estudios sobre la materia, estudios que han sido calificados, repito, por el ingeniero don Felipe Arancibia, una de nuestras glorias nacionales, como de los mejores que se han ejecutado en el Perú? Ahí está impreso.

El señor PEREZ (por lo bajo). — Como si no lo hubiera, desde que esa caja está cerrada!

El señor BALTA. — Es el número siete del Boletín del Cuerpo de Ingenieros de Caminos.

El señor CORONEL ZEGARRA. — Está publicado.

El señor PENA MURRIETA. — Está dentro de la caja de Pandora! (Risas).

El señor BALTA. — Está impreso. Yo tengo dos ejemplares y le ofrezco uno al señor diputado! (Aplausos).

El señor PENA MURRIETA. — Muchas gracias. Pero desde ahora le digo a su señoría, que ese informe corresponde a la casa Kopell, limitado y, por lo mismo, incompleto.

El señor PEREZ (por lo bajo). — Está en la caja.

El señor CORONEL ZEGARRA (continuando). — Siento escuchar nuevamente la voz estentórea del señor Presidente de la Comisión de Obras Públicas de la Cámara de Diputados, sin fundamento alguno, puesto que esos estudios han sido considerados por juez competente como los estudios más completos y más perfectos que se han presentado. Ante esa opinión, creo que no cabe discusión de ninguna clase.

El señor Ramos ha impugnado también lo que yo decía respecto del artículo segundo, que con veinte mil libras no se pueden hacer los estudios simultáneos y llegó a la misma cifra que yo, de mil ochocientos kilómetros por estudiarse y por hacer simultáneamente; sólo que parte de un dato que no considero verdadero: habla de que hay datos respecto del costo de once libras por kilómetro de estudio en la costa y en la cordillera. Que me perdone el señor ingeniero, pero los precios de costo son muy distantes de los precios que él ha indicado. Yo, como profesional y contratista que he sido también de estudios semejantes, le declaro que hay una diferencia notabilísima. El ferrocarril de Paíta al Marañón tiene una tercera parte en paup; lo que cuestan los estudios de esa línea es lo mismo que lo que cuestan en la cordillera. Y las otras dos



terceras partes, una es de cordillera y la otra de montaña, muchísimo más cara que la cordillera. Y esos estudios han costado veinte mil libras. ¿Cómo es posible, pues, decirme, que mil ochocientos kilómetros pueden estudiarse simultáneamente con otras veinte mil libras? Eso es materialmente imposible; por consiguiente, es imposible cumplir esa cláusula.

El señor RAMOS (interrumpiendo).— Permítame el señor Coronel Zagarra una interrupción. Ha manifestado su señoría que el costo del estudio por kilómetro no puede ser el que he indicado, sino que es menor en la costa y mucho más caro en la montaña; pues entonces, tomando un promedio, resulta el precio que yo he señalado por kilómetro.

El señor CORONEL ZAGARRA.— En la montaña es el doble o triple.

El señor RAMOS.— Por eso hice una salvedad.

El señor CORONEL ZAGARRA (continuando).— Pues la mayor parte de esos estudios tendrán que efectuarse en la región de la sierra y de la montaña; por consiguiente son los más caros, y con veinte mil libras es materialmente imposible que se puedan hacer los estudios de todas las líneas que se indican.

El señor BALTA (interrumpiendo).— Señor Coronel Zagarra: el estudio del ferrocarril de Tirapata al Madre de Dios le costó a la Peruvian Corporation, y procedió con mucha economía, doce mil libras, ese solo ferrocarril. Por consiguiente, el de Urcos al Madre de Dios costará, por lo menos, estas mismas doce mil libras.

El señor RAMOS (interrumpiendo).— Yo debo decir que para hacer estudios preliminares es preciso hacer previamente reconocimientos, y un estudio preliminar debe considerarse como parte integrante de un estudio definitivo. De manera que hay que hacer reconocimientos.

El señor CORONEL ZAGARRA.— No se trata de reconocimientos sino de estudios preliminares.

El señor RAMOS.— Estudio preliminar y previamente reconocimientos.

El señor CORONEL ZAGARRA (continuando).— No se puede hacer con veinte mil libras.

Debo aprovechar la ocasión para contestar también, señor Presidente, las observaciones hechas por el señor Pinzas. Decía el señor Pinzas que debemos huir del peligro de los empréstitos. ¿Por qué decía esto? Por que en el proyecto del Senado se dice que se autoriza al Ejecutivo para que procediendo a hacer una operación financiera, bajo la base de quinientas mil libras, se pueda ejecutar la construcción de los ferrocarriles. Yo le diré al señor Pinzas que no hay peligro alguno de un hecho de esta naturaleza, que tenemos

un ejemplo muy reciente en la vecina república de Bolivia, que ha podido hacer la construcción de ferrocarriles mediante el depósito o entrega de una cantidad fija, a una casa segura y responsable, para extender también la red de ferrocarriles, que se están llevando a cabo en su territorio.

El señor PINZAS.— Bolivia, para construir ferrocarriles, tuvo que vender parte de su territorio y parte del territorio del Perú.

El señor CORONEL ZAGARRA.— No me refiero al territorio sino al dinero que entregó a una casa para hacer la obra de los ferrocarriles. Eso mismo podía hacer el Perú mediante una cantidad fija, anual, como la inclusión de 500.000 libras en el presupuesto. Además. . . . .

El señor PEREZ.— Con el precio del Acre construyeron en Bolivia ferrocarriles.

El señor CORONEL ZAGARRA (continuando). . . . ha dicho el señor Pinzas que los ingresos han ascendido a 40 millones. Yo le he probado ayer, cuando presenté las cifras dadas por el Ministro de Hacienda, que habían pasado de 44 millones los ingresos durante el año 17, pormenorizados en la lista que se mandó al Senado.

El señor PINZAS.— Yo me he referido al proyecto para 1918.

El señor CORONEL ZAGARRA.— Por consiguiente en 1918 ese aumento será mucho mayor por la sencilla razón. . . . .

El señor RIBEYRO.— Es inexacta esa afirmación. La renta de aduana, por ejemplo, no ha producido la cifra exagerada que se pretende.

El señor SECADA.— Eso no es cierto.

El señor CORONEL ZAGARRA.— Acabo de escuchar al ingeniero, señor Fuchs, que sólo la partida del cobre ha tenido gran aumento. Yo le diré a S.Sa. que hay otra: la del guano. Por consiguiente vamos a tener con el crecimiento de las industrias y con el aumento de los impuestos lo suficiente para atender no sólo a las quinientas mil libras para ferrocarriles, sino a muchos de los aumentos que ha aprobado la Cámara de Diputados.

En cuanto a las observaciones del señor Moreno; en primer lugar, no acepto el grado honorífico militar que me ha conferido (risas) y en segundo lugar debo declarar, que no tengo mala voluntad para el joven y progresista Ingeniero Ministro de Fomento y no hay razón para que se me saiga al frente como defensor de los menores, ante la situación en que cree lo he colocado, al decir de este funcionario, "el joven ministro". No ha habido falta de mi parte y lo único que he hecho es referir lo que había pasado con el joven señor Ministro de Fomento, comparándolo con el viejo profesio-



nal que había ido a solicitar una entrevista.

El señor PENA MURRIETA.— El ministro tiene más de 40 años.

El señor CORONEL ZEGARRA.— Yo tengo más de 60.

El señor PENA MURRIETA.— Relativamente es edad envidiable.

El señor CORONEL ZEGARRA.— Hechas estas aclaraciones no tengo más que decir señor Presidente. (Aplausos)

El señor FUCHS.— Voy a ser muy breve y simplemente he de rectificar un concepto. Un compañero, en privado me acaba de decir que al votar por el proyecto del Senado voy a votar en contra de los intereses de la provincia que represento. Esto no es así, señor Presidente, porque en el proyecto aprobado en la Cámara de Diputados para 1918 sólo se indica que se harán los estudios de un ferrocarril de Urcos o algún otro lugar del ferrocarril del Cuzco a un punto del Madre de Dios y como yo estoy convencido de que para el año 19 tendremos que modificar esta ley de ferrocarriles porque habrá necesidad de asignar una renta fija que pueda servir de base a la brillante iniciativa que tuvo en la Cámara de Diputados el señor Farfán, entonces cabrá hacer aquella distribución en que se contemplaba la construcción del ferrocarril al Madre de Dios, si es que pudiera conseguirse que se hiciera el primero por iniciativa particular.

Pero aprovecho de estar haciendo uso de la palabra para decir que yo no me explico cómo es que hay algunos señores representantes que digan que no debe consignarse la partida de 500 mil libras para la construcción de ferrocarriles, por el hecho de que los materiales están muy caros. Pues bien, cuando termine la guerra, cuando los materiales estén baratos, entonces no habrá superávit y entonces no se construirán ferrocarriles. Es decir, hoy no se construyen porque están caros los materiales y mañana no se construirán porque no hay dinero. Pues bien es necesario aprovechar la circunstancia de que hoy tenemos estos enormes ingresos extraordinarios, y sino podemos gastar toda la partida de Lp. 500.000 en la construcción de ferrocarriles, guardarnos el saldo para cuando vengan las siete vacas flacas. (Aplausos)

El señor PRESIDENTE.— Si ningún otro señor hace uso de la palabra se dará el punto por discutido.

El señor BALTA.— Pido la palabra.

El señor PINZAS.— Entiendo que el señor Balta vá a ser extenso, y en esta virtud ruego al señor Presidente se digne suspender la sesión.

El señor PRESIDENTE.— ¿El señor Balta vá a ser extenso?

El señor BALTA.— No va a ser larga mi disertación; pero debo hablar por media hora, y seguramente me con-

testarán algunos señores representantes, seguramente también tendré que replicarles, y por último no hay quórum en este momento.

El señor PRESIDENTE.— Se cita a los señores representantes para la sesión del lunes. Les suplico se sirvan concurrir temprano. Se levanta la sesión.

Eran las 8 h. 5 p. m.

Por la redacción.

L. E. Gades,

## CONGRESO

Sesión del lunes 4 de marzo de 1918

Presidida por el señor Juan Parde

**SUMARIO.**—Orden del día.—Dada por discutida la insistencia de la Cámara de Senadores, en el proyecto sobre construcción de ferrocarriles, se procede a votar nominalmente.—Se desecha la insistencia por no haber alcanzado los dos tercios de votos declarándose sancionado el proyecto de la Cámara de Diputados.—Leídos los documentos referentes a la insistencia del Senado sobre el proyecto de presupuesto departamental de Piura, se levantó la sesión por falta de quórum.

Abierta la sesión a las 6 h. 20' p. m., con el quórum reglamentario, fué leída y aprobada el acta de la anterior.

## ORDEN DEL DIA

El señor PRESIDENTE.—Continúa la discusión de la insistencia del Senado en el proyecto de ferrocarriles. El señor Balta puede hacer uso de la palabra.

El señor BALTA (diputado).— Señor Presidente: Si yo estuviera seguro de que renunciando al uso de la palabra se votara hoy el proyecto, con mucho gusto libraría a los honorables representantes de la modificación que tal vez les pueda causar mi discurso, que, aunque pienso hacerlo lo más breve posible, siempre resultara excesivamente largo, ya que todo es relativo: breve acaso me parecerá a mí, que lo pronuncio; largo, probablemente, les va a parecer a los señores que me escuchan. Por otra parte, señor Presidente, un discurso es corto o largo según el porcentaje de ideas que contiene. Tal vez si yo voy a emitir muchas palabras y pocas ideas, y entonces a todos y a cada uno de mis oyentes les ha de parecer desmesurado mi discurso. Por esta razón, en el acto renunciaría a hablar, señor Pre-