

del mes de Octubre 25 serenos suplantados y algunas plazas, se negó á autorizarla e hizo algunas observaciones á la razon que se le presentaba. De aquí resultó que se atrajese la animadversion del Prefecto que lo depuso, lo arrestó, lo sometió á juicio y no le consideró con todo ni parte de los sueldos que le correspondian en seis meses. El Supremo Gobierno, á cuyo conocimiento puso el Prefecto lo acontecido, no consta que hubiese aprobado ni desaprobado, ni que á consecuencia de los repetidos reclamos de Carpio, por nota y mediante escritos, hubiese mandado el esclarecimiento del hecho imputado, tanto mas grave, cuanto que era delatado por el Jefe de la fuerza y corroborado por el juez de primera Instancia de la provincia con protesta de probar en juicio, segun consta de las notas e impresos que obran en uno de los expedientes.

Mas esta lenidad ó tolerancia del Gobierno no puede sin duda atribuirse al actual Gabinete que, entre la multitud de sus complicadas atenciones no ha tenido acaso tiempo ni ocasion para examinar los expedientes y darles curso, mucho mas habiendo variado la organizacion y arreglo de las fuerzas de Gendarmería y el personal de las autoridades de Chachapoyas, y cuando ante él no ha instado Carpio ni dirigido otra solicitud que sobre el pago de sus devengados; á lo cual se decretó, que se cursara por el Ministerio de la Guerra por no pertenecer á la Gendarmería.

Por lo expuesto, por que no hay infraccion de ley cometida por el Ejecutivo, ni se halla probada la que se imputa á los ex-Prefecto y Subprefecto de Chachapoyas, y por que Carpio tiene su accion y derecho espeditos para obtener el pago de los devengados ante el Gobierno, como para llevar adelante la acusacion ante el poder judicial y conseguir el castigo de los culpables y la indemnizacion de sus perjuicios: cree vuestra comision, que no debeis prestaros á la pretencion de Carpio por infundada y extemporanea, ordenando sean devueltos los expedientes acompañados á su procedencia, para que surtan los efectos consiguientes.

Sala de la comision en Lima, á 11 de Julio de 1863.

Se aprobo sin discusion.

Se levantó en seguida la sesion á las tres y cuarto de la tarde.

COMISION PERMANENTE.

Sesion del 16 de Julio.

Presidencia del señor Delgado.

Abierta la sesion á las dos y media de la tarde, con 11 señores, se leyó y aprobó el acta de la anterior.

Se leyeron los recursos siguientes.

1º De D. Sebastian Destre, residente en la ciudad de Pasco, reclamando contra la ilegal permanencia del coronel D. Bernardo Bermudez, en la Prefectura del departamento de Junin.

2º De Trinidad y Santos Lagunas, vecinos de la capital de Puno, por el que reclaman de la infraccion del articulo 123 de la Constitucion, cometida por el jefe del batallon Ayacucho residente

en esa ciudad, que ha enrolado en dicho batallon á su hermano Teodoro Lagunas.

ORDEN DEL DIA.

Se leyó y puesto á la orden dia se pasó á discutir el dictámen de la comision del señor Santisteban sobre la proposicion del señor Chavez, relativa á que se nombre una comision especial que formule un proyecto que determine la escala de los sueldos que deben disfrutar los empleados de todas las listas en la república, en que opina por su aprobacion.

Fué aprobado el dictámen, y en consecuencia fueron nombrados para formar esa comision, los señores Santisteban, Lizarraga y Lavalle.

El señor Lavalle se excusó, pero no le fué admitida la excusa.

Se puso en debate el siguiente dictámen, cuya parte dispositiva fué aceptada por el señor Lavalle, autor de la proposicion.

Señor.

Del informe pedido al Supremo Gobierno acerca de la proposicion del H. señor Lavalle y de los documentos agregados al expediente, aparece comprobado el hecho de haberse infrinjido el articulo 23 de la Constitucion, y que la responsabilidad de esta infraccion corresponde al Gobierno, no á la Municipalidad que dejó en suspenso su acuerdo hasta que aquel deliberó sobre el asunto, «declarando sin lugar la queja interpuesta por los interesados y que la autoridad municipal había llevado una de sus atribuciones al dictar y modificar el reglamento de carrajes públicos.» En este concepto, opino que se apruebe la proposicion del señor Lavalle, modificada en los siguientes términos:

“Diríjase al Poder Ejecutivo un oficio manifestandole que se ha infrinjido el articulo 23 de la Constitucion, con la resolucion suprema en virtud de la cual ha sujetado á precio fijo el servicio de los coches públicos de Lima, para que proceda á remediar la infraccion constitucional.

Lima, á 16 de Julio de 1863.

José Martín Cárdenas.

El señor Santisteban.

Muy laudable es el celo del H. señor Lavalle en defensa de las libertades públicas: de su ilustracion y patriotismo no podia esperarse otra cosa; pero creo sin embargo, que en esta vez ha padecido su Señoría una equivocion.

El articulo constitucional dice: que se puede ejercer libremente todo genero de industria con tal que no se oponga á la moral á la seguridad ó al orden público; consigna pues el principio de libertad aplicado al ejercicio de la industria; pero la libertad lleva envelta la idea de las reglas á que debe sujetarse, de los principios que deben presidir su marcha. Funesta doctrina es aquella que confunde la libertad con la licencia, y con el libertinaje. La libertad es el poder de dirigirnos conforme á ciertos principios; la libertad de industria no es por tanto sino la facultad de ejercer una industria conforme á las leyes del país y á los reglamentos que se establezcan. Quitese la idea de regla y de principios á que debe sujetarse la libertad en su ejercicio; entonces viene el desorden, viene la anarquia, viene el caos. Para organizar bien la marcha de las sociedades, es indispensable regularizar el ejercicio de la industria por medio de leyes especiales: el mismo H. señor Lavalle ha confesado este prin-

cipio, como no podía menos que confesarlo: su Señoría ha dicho (permítame U.S. señor Secretario el informe) ha dicho (leyó el informe de la Municipalidad) ha reconocido y confessado claramente lo que no podía menos de reconocer y confessar, á saber que el principio de la libertad de industria no está en pugna con los reglamentos que se establecen para regularizar su ejercicio; pues que para regularizar el ejercicio de la industria no se impide la acción de la libertad, se cortan los abusos y nada mas.

Después de esto y contrayéndome al punto en cuestión, creo que nada es más sencillo que lo que se ha puesto en debate; pero es indispensable distinguir dos faces en la cuestión, primera si la tarifa es ó no conveniente para los cocheros; y segunda si la Municipalidad ha tenido ó no facultad de establecerla: la cuestión principal rueda aquí sobre si la Municipalidad ha tenido ó no esa facultad, si ha sido ó no competente en el lenguaje forense diríamos q'se trata de una declinatoria de jurisdicción. ¿Y q' es lo q' dice el Gobierno? el Gobierno ha declarado que á quien corresponde regularizar el ejercicio de la industria y fijar las tarifas es á la Municipalidad; con eso no se infringe el principio constitucional: por que si hay necesidad de regularizar el ejercicio de la industria, es indispensable que exista una corporación llamada á ejercer esa facultad. ¿Cuál será esa corporación? no puede ser sino la Municipalidad que está encargada de vigilar y promover los intereses del común: esto ha declarado el Gobierno; y con ello no se ha infringido el principio constitucional. Los mismos interesados han reconocido de un modo tácito esa facultad en la Municipalidad, desde que han ocurrido á ella para que haga modificaciones; desde que se han sometido pues á la jurisdicción de la Municipalidad han reconocido su derecho y poderío, han reconocido y confessado que la resolución del Gobierno es conforme con la Constitución.

Y es tan cierto esto, y la convicción de los interesados es tal, que estando vivo este cuerpo cuya misión es velar por el cumplimiento de la ley, ninguno de ellos se ha presentado á reclamar; las puertas están abiertas y ninguna memorial se nos ha elevado.

Que la tarifa pueda ó no practicarse, que sea ó no buena para los interesados ó el público, es una cuestión distinta; es una cuestión que debe ventilarse entre los interesados y la Municipalidad; y la Municipalidad por el informe que se acaba de leer ha manifestado su deseo explícito y claro de hacer las modificaciones que sean convenientes. Ahora bien, desde que está dispuesta á hacer modificaciones, es claro que no pueden suponerse heridos los derechos de los interesados, que cosa solo prestarse á dar cumplimiento al reglamento y reclamar inmediatamente de él, obtendrían cuantas ventajas creyesen necesarias.

Por otra parte, son muchas las personas que han ido á matricularse sujetándose á la nueva tarifa; y esto podía alegarse aun para demostrar que la tarifa no es tan onerosa á los intereses de los industriales, pero como no es ésta la cuestión en que debemos entrar nosotros, prescindir de ella y me contraigo á decir, que en mi concepto la Municipalidad ha estado en su derecho para expedir el reglamento y fijar la tarifa; que está en su derecho para modificar-

la en términos más ventajosos para los industriales; y que contrayéndose á esto exclusivamente la resolución del Gobierno, no se ha cometido ninguna infacción de constitución y no ha llegado por consiguiente el caso de dirigir la representación que pide el H. señor Lavalle. Estoy pues en contra del dictámen.

El señor Lavalle.

No había pensado tomar la palabra en esta cuestión, por que la encontraba de tal manera clara, que creía que toda discusión sería inútil. Enesa idea me ratificó con la lectura del informe del Gobierno que no contiene razón medianamente plausible en contra de la proposición; y mucho más con la del de la Municipalidad, en el que no se hace más que amontonar principios absurdos e inconducentes á la cuestión; pero, he tenido que desistir de mi propósito, desde que mi estimable amigo y maestro el H. Sr. Silva Santisteban ha presentado la única razón fundamental que parece que pudiera obligar á la comisión á descharla; porque es una razón de tal manera aparentemente justa, y tal el modo como el H. señor Silva Santisteban la expresó, que, yo mismo, al oírsela emitir, estuve casi tentado de retirar mi proposición, porque quedé convencido de que tenía razón. Pero, sin embargo, un momento de reflexión me ha hecho conocer que no es justa lo dicho por el señor Silva Santisteban.

Para proceder con orden veremos primero las razones emitidas por el Gobierno en su informe. Estas razones pueden concretarse todas en una: dice el señor Ministro. (leyó) Este peligro que el señor Ministro teme, se ve realizarlo cada vez que se va á tomar un coche; cada vez que se compran papas en el mercado; cada vez que se compran guantes donde Delpy; cada vez que va una mujer á comprar un vestido al portal. Si sobre ese principio ha procedido la Municipalidad á tarifar los coches, por ese mismo debe proceder á tarifar las papas que se compran en el mercado, los guantes que se compran donde Delpy y el vestido que se compra en el portal. Esta es la única razón del Ministro y basta solo enunciarla para ver cuán fátil es.

Pasemos á las razones de la Municipalidad. Los coches dice, se relacionan con la moral y seguridad pública. Otro tanto puede decirse de todo, porque todo se relaciona en este mundo con la moral y seguridad pública: las casas se relacionan con la moral y seguridad pública, porque pueden cometerse crímenes en el interior de ellas; luego reglamentese el modo de arrendar las casas y sujetese á tarifa. Los armeros y boticarios tienen intimísima relación con la moral y la seguridad pública, porque pueden cometerse crímenes espantosos por medio de sus armas y sus drogas; luego reglamentese y sujetese su comercio á tarifa. Y, qué se remedia con la tarifa? Yo pregunto, á un cochero que quisiera cometer un crimen ó que quisiera atentar contra la moral ó seguridad pública ¿qué le importaría que hubiese tarifa no? Si pretende cometer un asesinato en la Piedra liza, a mitiría por tres reales ó por dos al pasajero, lo asesinaría y la moral y seguridad pública quedarían ultrajadas con tarifa y sin ella.

La otra razón de la Municipalidad es, que yo dije el año de 1853 q'debían tarifarse los coches y q'

ahora digo que no. Esta razon es ridicula en su-mo grado. En el siglo actual, en el que hay des-graciadamente infinitas personas que pretenden ne-gar la infalibilidad del Sumo Pontifice, no puede pretenderse que yo sea infalible. Si dije en 1856 que debian tarifarse los coches, y hoy digo que no, es porque en 1856 dije un disparate y desde entonc-es acá he comprendido mejor lo que debe ha-cerse en este ramo; esto es concluyente. Estas son las razones de la Municipalidad.

La razon del señor Silva Santisteban es la úni-ca á q' debemos prestar atencion, porque ella es la única que lo merece. Paso pues, ha ocuparme de ella. Convengo con su Señoría en que la industria debe ejercerse libremente, en q' debe ejercerse no conculcando los derechos ajenos, no atacando la propiedad ni los derechos de los ciudadanos: esto es q'debe estar ceñida á la esfera de la ley: no q' debe estar sujetada á tarifas; porque en ese caso sería inútil la declaratoria de la Constitucion. ¿En que consiste la libertad de la industria, desde que se le ponga precio fijo y se sujete á corporaciones á todos los industriales inscribiéndolos en matricula? Entonces volveríamos á tener la misma libertad de industria que teniamos en la edad media, cuando al propietario se le obligaba á que pudiera vender sus efectos sino á tal precio. Yo comprendo la libertad de industria en el libre ejercicio de ella, en la esfera de la moral y la ley; es decir que el cochero, por ejem-plo, puede ejercer libremente su industria, no cometiendole excesos que la ley y la moral repreuban; pero cobrando por el pasaje lo que tenga en grado, y con plena libertad para pedir el precio que crea conveniente, asi como tiene plena libertad el pasa-jero para hacer su camino á pie ó en coche: asi comprendo la libertad de industria; pero si sujetamo-s á tarifa la industria de los coches, debemos sujetar igualmente todas las industrias. Los es-pe-cáculos públicos están sujetos á una tarifa por una razon muy sencilla, porque el teatro es una pro-piedad nacional, porque la plaza de Acho es de la Be-neficiencia, que imponen la obligacion de servir al público bajo el precio que les fija; pero los coches no son de la propiedad nacional ni los demás arte-factos; y si hay razon para tarifar los coches, la hay también para tarifar todos los ramos de la industria. De manera que la palabra libertad de industria es nula comprendida de ese modo, y el articulo consti-tucional está demas. He aquí porque la razon del H. señor Silva Santisteban no tiene todo el pe-so que su Señoría cree y que me hizo creer en reali-dad que tenia.

El señor Derteano.

A mas de las justas observaciones hechas por el H. señor Santisteban, que á mi juicio no estan desvanecidas por el H. señor Lavalle, tengo un motivo mas para estar en contra del dictámen que se discute.

Se dice que se haga presente al Gobierno que ha faltado al articulo tantos de la Constitucion; por consiguiente nosotros vamos á sancionar el derecho con que los cocheros van á hacer sus reclamos al Estado, por haber dictado una medida que no esta-ba en sus facultades; lo que puede ser muy grave.

La cuestion debe rodar solamente sobre si ha-tenido ó no facultad la Municipalidad para dar el reglamento de coches y la tarifa. A mi juicio, creo, que ha estado en su derecho; y, como tendria que

repetir las palabras del señor Santisteban, creo inú-tile probarlo. Me limitaré á contestar las compara-ciones del señor Lavalle, de que el contrato de un coche es lo mismo que el de compra de papas en el mercado y el de guantes donde Delpy. Creo que no hay término de comparacion entre el alquiler de un coche y la compra de papas ó guantes. Las pa-pas y los guantes se compran y pagan inmediata-mente, é inmediatamente tambien queda cumplido el contrato; y no sucede lo mismo en el contrato de alquiler de un coche, que, despues de haberse hecho, puede decir el cochero que habia contratado por el doble de lo que se contrató.

Así es que estoy en contra del dictámen en debate, por las razones del señor Santisteban, y por las consecuencias que podrian sobrevenir al Estado si se sancionase.

El señor Zarate.

Señor:

Parece que la cuestión ha variado de aspecto, en virtud de haberse puesto en discusion el dic-támen, cuya parte dispositiva difiere esencialmente de la proposicion, por que por esta se atribuia la infraccion constitucional á la Municipalidad, y en este sentido dice que la comision se dirija al Ejecutivo á fin de que proceda contra esa autoridad su-balterna, y el dictámen asegura que la infraccion procede del Gobierno y se dirija á él la representa-cion para que enmiende su procedimiento. El se-nor Lavalle, autor de la proposicion, ha manifestado espresamente que aceptaba la redaccion de la parte dispositiva del informe; y como no es lo mismo la redaccion que la idea, resta saber si tambien ha aceptado esta. Pero suponiendo que la haya acep-tado, y bien sea el Gobierno ó la Municipalidad de quien proceda la infaccion que se sostiene, en mi concepto no hay tal infraccion, y para conve-necerse de ello basta fijarse en el tenor del artí-culo constitucional y en otras disposiciones de la ley organica de municipalidades.

Segun la Constitucion, puede ejercerse libremente todo oficio, industria ó profesion que no se oponga á la moral, seguridad y salud pública. El articulo consigna un principio ya bastante reconociido, pero la declaracion no es absoluta é limi-tada, ni los terminos son preceptivos ó imperati-vos, sino meramente permisivos, á diferencia de la de 56 que terminantemente decia "es libre toda industria que no se oponga á la moral y seguridad publicas". No asi la reformada, que, mas previsora, contiene justas limitaciones que hacen necesaria la intervencion de la autoridad que debe ó no per-mitir el ejercicio de las industrias con las precias condiciones, de orden, moralidad y salubridad pu-blica, calificacion que la ha de hacer no cada indi-viduo á su modo y arbitrariamente, sino la autoridad competente. —Se conoce pues muy bien, que la ley no quiso, ni era posible quisiese, escluir absolutamente á la autoridad de la vigilancia y celo que debe desplegar y le toca, sin cuya garantia y respeto los abusos serian frecuentes, inevitables á veces, y casi siempre incorrejibles.

La libertad de industria la entiendo yo, por la facultad que cada individuo ó asociacion tiene de elegir y abrazar la profesion ó ejercicio útil que que mas le convenga, por todo el tiempo que quie-ra; entiendo porque la industria se organice por si misma y tome la forme ó sistema que encuentre mas

apropiada, independientemente de la acción de la autoridad; y finalmente, porque esta no le impone traba ni pechos que impidan su desarrollo y progresivo mejoramiento. Pero pretender el extremo de que exista sin límites, sin sujeción á reglas generales ó especiales, es desconocer la naturaleza de la verdadera libertad, es confundirla con el libertinaje.

Recorriendo algo la historia de nuestra legislación, se ve que las leyes españolas que rejaron el país deprimentan á ciertas industrias que consideraban hasta infamantes, de tal modo que á los que las ejercían, no les permitían ni ser testigos, tales eran los actores, los llamados cómicos ó farsantes, los lidiadores, y cuantos por precio ó por especulación se presentaban en espectáculos públicos. Muy al contrario las leyes patrias, conformes con el espíritu del siglo y el adelanto de las ideas que han difundido la importancia de las artes, permitiendo toda industria ú oficio, han desterrado esas afuejas e injustas preocupaciones. A mérito de la libertad que conceden, todo el que se encuentra con aptitudes se ejercita en la ocupación que cree mas útil para ganar la subsistencia, sin que sea un motivo de tacha ni de embarazo para adoptar otra profesión ó carrera y para ejercer los derechos políticos: puede ejercer la enseñanza y dirigir establecimientos de educación e instrucción, todo el que ofrece las garantías de moralidad y capacidad: puede obtener empleos públicos todo ciudadano, si reúne las calidades que para el cargo requiere la ley.

Respecto á los coches, supuesta la utilidad de ellos para la movilidad y transporte, y desde que están ofrecidos al servicio general no puede menos que considerárseles como objetos de pública comodidad. Bajo este aspecto, es evidente que incumbe á la autoridad municipal vigilar y reglamentar el buen servicio á fin de que los cocheros se presenten garantidos e inspiren confianza al público. Con este objeto plausible la de Lima, en virtud de la atribución la art. 44 de la ley orgánica acordó la observancia de una tarifa. ¿Qué hay en esta medida de ilegal ni atentatorio contra la propiedad ni contra la industria? El uso instantáneo y frecuente de los coches, en lo general, no puede obtenerse mediante convenciones especiales, y en esta clase de industrias serviles, es de la más alta importancia que prexistan reglas fijas que detallen la igualdad de valores para todos, y se eviten fraudes y estafas.

Si se entendiese y aplicase el principio constitucional en toda su amplitud, en toda su rigidez, sin que existan las condiciones correlativas, se minaría la sociedad desde sus bases, se daría origen á una completa desorganización echando por tierra multitud de reglamentos: entonces como muy bien ha demostrado el H. señor Silva, la anarquía y el caos sucederían al orden y tranquilidad.

He proponí por último desvanecer dos inexactitudes en que ha incurrido el señor Lavalle. No se puede hacer comparaciones de cosas heterogéneas, que no tienen ninguna analogía entre sí. El contrato de comprar ó vender guantes ó cualquier artículo del mercado, es muy distinto al de locación de servicios por tiempo muy limitado, como es el de los coches: en aquel el contrato queda perfeccionado en el acto, y en este no: en aquél desde que se recibe el precio y la cosa á satisfacción de ambas partes, está concluido el negocio y no ofrece

las incertidumbres y molestias que pueden ocurrir con los coches, como ha observado el señor Derteano. — Así es que el argumento del señor Lavalle es inconducente. Se puede contestar á lo q' se ha dicho de q' si se sujetan á tarifas el Teatro, el Acho &c., es porque son de propiedad del Estado, q' las calles son también de propiedad del comun, q' ocasionan gastos para su conservación y reparos, y si hay derecho para reglamentar el uso del Teatro y Acho, debe haberlo para los coches que transitan las calles.

El señor Cardenas.

La importancia de la proposición del H. señor Lavalle, no debe medirse por los intereses de los que actualmente emplean sus capitales y consagran su trabajo al servicio de coches públicos. Mucho más que esto vale la libertad de una industria en la cual están interesados todos, los que hoy la ejercen, los que en adelante quieran ejercerla y el público mismo, que se aprovecha y paga los servicios de esos industriales. Mucho más que los intereses privados de los cocheros vale la libertad de todas las industrias del país, para las cuales va á servir de principio regulador vuestra resolución, desde que á todas les comprenden el artículo constitucional en que se apoya el señor Lavalle y las razones en que se fundan el señor Silva, la Municipalidad y el Gobierno, para sostener la tarifa: esa serie de errores económicos y administrativos, esas falsas teorías, tan afuejas como combatidas por la ciencia y la experiencia, en que se apoya el Gobierno, la Municipalidad y los señores que combaten el dictámen, son aplicables también á las demás industrias. Mucho más que los intereses privados de los cocheros vale en fin la magestad, el imperio de la ley, á la que en ningún caso debe sobreponerse la voluntad del mandatario. Por lo mismo que la cuestión es de tanta importancia trascendental, ero que las palabras que aquí se vierten no serán inútiles y que debemos ocuparnos de ella con la atención que merece.

De los informes del Gobierno y de la Municipalidad, y de los documentos que se han agregado para evacuarlos, aparecen comprobados los hechos que paso á exponer.

En Enero de 1858 expidió la municipalidad un Reglamento de coches, estableció una tarifa, y se pusieron en vigor, no se si con oposición de los cocheros ó sin ella. Al año siguiente se renovó en parte el personal de la Municipalidad y la nueva corporación cambió la primitiva tarifa reduciendo los precios. Algunos empresarios de coches se opusieron y le negaron á la Municipalidad el derecho de poner precio á la propiedad ajena, al servicio libre de los ciudadanos; y se reconsideró con este motivo el asunto, dejando desde luego vigente un reglamento y una tarifa. En 1862, cambiado otra vez el personal de la Municipalidad, se acordó por ella reformar la tarifa reduciendo aun mas los precios, hasta donde les pareció conveniente; en el acto reclamaron los dueños de coches, negando por segunda vez la competencia de la Municipalidad y pidiéndole que pasara al Gobierno su resolución, para que la aprobara ó desaprueba. Esto se hizo antes de publicarse por bando el acuerdo Municipal. La Municipalidad denegó la solicitud y los interesa-

dos ocurrieron al Gobierno por vía de queja. Sustanciando el expediente se ha pasado un año sin observarse entre tanto la última reforma de la tarifa. El Gobierno, al fin, en 26 de Mayo último, expidió su resolución, "declarando que la Municipalidad había ejercido una de sus atribuciones al dictar y modificar el Reglamento y la tarifa y sin lugar la queja interpuesta." Entonces el Alcalde hizo publicar la resolución suprema y la tarifa á que se refiere. A consecuencia de esta resolución se ha puesto pues en vigor la tarifa; por virtud del mandato del Supremo Gobierno es, que se ha impuesto precios á la propiedad ajena.

Esta simple exposición de los hechos pone de manifiesto, que se confunde el reglamento de carruajes con la tarifa; que se confunde la atribución de expedir reglamentos para el uso de una libertad con la potestad de imponer precio á la propiedad, cosas esencialmente distintas. De esta confusión, y del falso principio de que el público gana poniéndole trabas al industrioso que lo sirve, (teoría que por desgracia todavía impera en la Administración) provienen todos los errores económicos y administrativos que se advierten á primera vista en el giro y resolución que se ha dado á este asunto.

Las municipalidades tienen por objeto cuidar y promover los intereses del común; pero llenan este objeto ejerciendo únicamente y exclusivamente sus atribuciones legales; mas no imponiendo precio á la propiedad, mas no imponiendo precio al servicio libre del industrioso. En uso de sus atribuciones, repito, puede dar reglas, ordenanzas, respecto de la forma, respecto del modo como se ejercen en público ciertos derechos ó se cumplen ciertas obligaciones prescriptas por las leyes; pero no restringir, ni ampliar mas de lo que la ley restringe y amplia esos derechos y esas obligaciones. Recorriendo las atribuciones que la ley orgánica señala á la Municipalidad, no se encuentra una sola, que de un modo explícito ó implícito, le conceda el derecho de dar tarifas; por el contrario, se encuentra el artículo 24 que le prohíbe terminantemente ejercer toda otra facultad que no corresponda á sus atribuciones legales; y después el artículo 31, que declara nulos y sin efecto todos los acuerdos y resoluciones municipales que sean contrarios á sus atribuciones ó *estrangos á ellas*. Esta incompetencia de la Municipalidad para imponer tarifas para las industrias, expresamente prescripta en la ley orgánica, se halla en perfecta armonía con el artículo constitucional citado por el señor Lavalle y cuyo tenor preciso y claro se confunde por los señores que han hecho esfuerzos para sostener la tarifa. Ese artículo dice: «puede ejercerse libremente todo oficio industria ó profesión que no se oponga á la moral, á la salud, ni á la seguridad pública». Las industrias inmorales ó q' se opongan á la salud y á la seguridad pública, no se pueden ejercer: para estas no se dictan reglamentos, ni tarifas, sino prohibiciones absolutas. Las industrias que se pueden ejercer en el país, se ejercen libremente. Tales es el tenor y el espíritu de la ley constitucional.

Un absurdo se sostiene diciendo, que se puede ejercer libremente la industria de coches, *bajo la tutela de las municipalidades*; un absurdo es decir que los cocheros son libres de servir al público con sus coches, sosteniendo al mismo tiempo que ellos *no tienen la libertad* de fijar el precio de sus servi-

cios; absurdo señores es decir que hay libertad de industria y que la Municipalidad tiene el derecho de atacar esta libertad, imponiendo á su albedrio tarifas á la industria. ¿Por qué? Porque en tal caso la voluntad de la Municipalidad sería arbitra de que se ejerciera ó no se ejerciera una industria determinada. En la de que se trata, por ejemplo, con solo reducir los precios de manera que no dé lugar á que los industriosos ganen, nadie dedicaría sus coches al servicio público, sin utilidad propia; de manera que la resolución Municipal, en último análisis, importaría una prohibición absoluta del libre ejercicio de esta industria. Que diga mañana otra Municipalidad, no tan ilustrada como la actual, el precio de coches será dos reales por hora y un centavo por cada tiro: supuesta que lo diga con derecho, en uso de sus atribuciones, sería forzoso obedecer y no habría coches públicos, porque nadie querrá pagar fuertes multas ni servir perdiendo. He aquí como la pretendida atribución municipal importa un veto para la libertad de industria, contra el tenor expreso del artículo constitucional que instituye esta libertad sin semejante restricción.

Por ahora la responsabilidad no está de parte de la Municipalidad; porque ella se limitó á un acuerdo, que quedó como en proyecto, que no se mandó cumplir, que se sometió á la deliberación del gobierno; sino de parte del Poder Ejecutivo que ha asumido de hecho y de derecho la responsabilidad resolviendo definitivamente la cuestión. Es preciso pues averiguar si el gobierno tiene facultad para decidir el asunto de la manera que lo ha hecho. Pues señores; sin vacilar lo digo, ni el Ministerio, ni el Poder Ejecutivo, ni el Congreso, mientras rija la Constitución, tienen facultad de imponer tarifas á ninguna industria. La atribución constitucional del Presidente de la República de dar resoluciones, decretos, reglamentos e instrucciones, *para el mejor cumplimiento de las leyes*, es referente á la forma, al modo como se han de ejercer ó se deben cumplir los derechos y las obligaciones que las leyes prescriben, y no á la esencia misma de las obligaciones y derechos; de manera q' el gobierno no puede ampliar ni restringir un derecho ó una obligación, mas de lo que las leyes los restringen ó amplian. Si no fuera cierto y evidente este principio de Derecho Administrativo, la obligación constitucional del gobierno de cumplir y hacer cumplir las leyes sería ilusoria; las leyes todas serían inútiles e ilusorias: los reglamentos, las resoluciones, los decretos y las instrucciones del Ejecutivo decidirían en último análisis de la propiedad, de la libertad y de la personalidad del ciudadano. No puede pues dar reglamentos restringiendo la libertad mas de lo que las leyes la han restringido; no puede dar instrucciones, decretos, ni resoluciones, de tal naturaleza que restringan los derechos de los ciudadanos mas de lo que los restringen las leyes. Ahora bien: el artículo constitucional que garantiza la libertad de industria, ¿la sugeta á tarifa? ¿Hay alguna ley que conceda á la autoridad la facultad de dar tarifas? No. Luego nadie puede en la República imponer tarifas.

La gran confusión que ha habido en este asunto consiste en creer, que es lo mismo dar reglamentos que imponer tarifas. La Municipalidad, para el mejor ornato, seguridad y orden público, puede dar ordenanzas, respecto del orden que han de guar-

dar los coches en los paseos publicos, determinando si en las calles han de ir por la izquierda y venir por la derecha ó á la inversa, impidiendo que se alquilen coches indecentes ó peligrosos por su mal estado, designando los lugares donde deben parar y otras cosas, así de pura forma; pero nunca imponer precios; nunca atentar contra la propiedad particular, nunca invadir la esencia misma de los derechos que la ley garantiza al industrioso.

Los señores Santisteban y Zarate manifestandose partidarios de la libertad de industria, en realidad, lo que han sostenido son las antieconomicas y añejas teorías proteccionistas, que matan la libertad de industria con menguas de la riqueza pública y privada; los errores economicos y administrativos de la península, que la llevaron á la postación en que la hemos visto y en que por desgracia vemos tambien la industria en nuestro país; la industria, que es la que da vida robusta y prosperidad segura á los pueblos. Con las taxativas y reglamentos no se proteje, sino se hiere de muerte la libertad industrial y de rechazo la vida moral é intelectual de las sociedades. Las instituciones gremiales españolas con todo su cortejo de errores economicos han conducido á la España, y al Perú que las heredó, al estado en que todavía los vemos; y esas teorías añejas son las que se quieren sostener ahora, en este siglo, defendiendo el principio de que una corporación Municipal puede reglamentar é imponer tarifas para las industrias.

Con tanto entusiasmo han hablado los señores Silva y Zarate, apasionados de su doctrina, que el ejemplo del H. señor Lavalle, muy del caso en esta cuestión, no les parece apparente. Dijo su Señoría, que si hay facultad para imponer tarifas al servicio de coches, la hay para imponer precio á las papas, á los guantes, á las casas particulares, y se le objeta con la diferencia de los contratos; así como el señor Ministro de Gobierno cree que ha dicho una gran cosa fundando su resolución en que no puede la autoridad asegurar la multitud de contratos que celebran los cocheros si ella no interviene fijando los precios. Lo que dice el señor Lavalle es exacto: si hay facultad para imponer precios á una industria, la hay para las demás. La seguridad de los contratos por nimia que sea la materia de ellos la garantizan las leyes generales y comunes. Lo mismo es imponer precio al servicio de un coche que imponer precio al servicio de un doméstico, al servicio de un empleado; la propiedad del cochero, la propiedad de sus caballos y de su coche, es tan sagrada como cualquiera otra: imponer precio á la propiedad del cochero es tan atentatorio como fijar precio á los artículos de consumo que se venden en el mercado ó á las mercaderías que se venden en el portal. Si hay facultad respecto de los unos la hay respecto de los otros. So pretesto de escacéz publicaré mañana otra municipalidad una colección de tarifas, fijando los precios á que deben venderse todos los artículos de la plaza del mercado. ¿Qué diríais entonces señores? ¿No hay medio de arreglar las disputas que provengan de esos contratos si no se establecen previamente los precios por la autoridad local? Abra el señor Ministro los Códigos civiles y verá el modo como se celebran los contratos y el modo de llevarlos al cabo, cualquiera que sea su importancia: ahí verá el señor

Ministro que facil es quitar de por medio todas las dificultades é inconvenientes á que alude, para hacer cumplir los contratos celebrados bajo la garantía de las leyes. ¡Pues era lo que faltaba, que siendo tan buena nuestra legislación á este respecto, fueramos á enmendarla con la atribución municipal de imponer precios para toda industria, como único medio de garantir los contratos del industrioso!

Estoy seguro de que el Gobierno acatará señores vuestra resolución en este asunto; tengo motivos fundados para creer que el Presidente ha procedido de la mejor buena fé, con el ánimo de favorecer al público y los intereses industriales; y que si vuestra opinión le es contraria, su voluntad está dispuesta á hacer lo que vosotros resolvais. El Gobierno ha sostenido de buena fé el error económico de que al público se le favorece con las tarifas industriales, olvidando que la mejor protección para las industrias es dejarlas en libertad y la mejor garantía del público contra los abusos del industrioso es la competencia. Mientras la Municipalidad ha estado ocupándose de las tarifas, cada vez que se ha renovado la corporación, el público ha perdido; ora porque se le ha privado de todas las ventajas de la competencia, que vale mas que las tarifas y todas las protecciones municipales y del Gobierno; ora porque se le ha dejado sin el servicio de los coches. Mientras los cocheros tengan la garantía municipal para cobrar cierto precio, jamás lo bajaran espontáneamente; la Municipalidad tendrá que tomar la iniciativa; y cada vez que lo haga se repetirán las resistencias, y justas resistencias; se reclamará como se ha reclamado, con derecho; el público se privará por algún tiempo del servicio de los coches, como ahora se priva de ellos y de las ventajas de la competencia. Si no hubiera habido tarifas ya habría habido coches á dos reales; ha habido tarifas y lo que ha venido con ellas son cuestiones, disputas y encrucijamientos para la industria. Por otra parte: quien ha dicho que en el módico precio está cifrado el interés del público? Quién es el público? ¿Algún ente imaginario, algún fantasma invisible? Somos todos, y todos tenemos derecho de aprovechar las ventajas que obtengan los cocheros, invirtiendo como ellos nuestros capitales. En el público están comprendidos los capitalistas en grande y en pequeño, que pueden destinar sus capitales á la industria que les proporcione mas ganancias; están comprendidos todos, hasta los más pobres, que directa ó indirectamente pueden lucrar en esa industria: si deja una gran ganancia todos tenemos derecho de ir á buscar esa ganancia. ¿En qué se daña entonces al público? ¿Sé teme el abuso? La competencia que nace de la libertad de la industria lo refrena; la competencia es la que garantiza los verdaderos intereses del público y es mucho mas eficaz que el poder municipal y que el poder del Gobierno. Pero no se trata ahora de teorías; la cuestión no es de principios; se trata de resolver una cuestión legal. ¿Qué dice la ley? ¿Qué se ha hecho? La ley dice que la industria es libre, señores. ¿Está la industria libre? No: está con travas. Luego se ha infringido la ley.

El señor Chavez.

Creo que la industria de cocheros es igual á la

fleteros y cargadores; y sin embargo estas industrias tienen reglamentos y tarifas; por ejemplo un bote lleva por una persona tanto, por cuatro, tal cantidad; las lanchas tienen un aranceel, y lo mismo los cargadores que cobran tanto por el peso de la carga para embarcar y desembarcar. Si esto no fuera así, sucedería lo que sucedía antiguamente, que un fletero, porque veía que no había otro que le hiciera competencia, pedía 4\$ por llevar á bordo á una persona.

Desde q' hay tarifa no hay ese gran inconveniente; luego si la industria es libre, si se infringe la Constitución señalando tarifas, es preciso suprimir esas que están establecidas. En otra equivocación se ha incurrido. La casa de Gallos no es propiedad nacional nacional, sino propiedad particular, y no obstante tiene una tarifa.

El señor Lavalle.

No es la primera vez que oigo sentar en las Cámaras del Perú, como razón para continuar infrinjiendo la Constitución; que se ha infrinjido otra vez. Dice el señor Chavez que todas estas industrias están sujetas á tarifa, contra lo que dispone la Constitución; pues esas son otras tantas infracciones que se hacen y que se deben remediar; y de allí lo que se desprende es; que un abuso no justifica otro abuso, que un absurdo no justifica otro absurdo; que una violación de la ley, no justifica otra violación de ley.

El señor Santisteban.

No puedo dejar de añadir dos palabras á lo que tengo dicho, y en respuesta á los señores Lavalle y Cárdenas.

Dejando al señor Cárdenas su derecho de clasificar por sí y ante sí de afiejas, erroneas, absurdas y lo mas que quiera, las opiniones de sus adversarios, me bastaría decirle en retaliación que no conoce bien eso mismo de que habla, supuesto que establece una especie de ecuación entre las tarifas de ahora y las instituciones económicas de la edad media y los gremios y corporaciones que tocaron de marasmo la industria fabril en la Península española.

El principio morbífico de los gremios consistía principalmente.

1º En que el Gobierno intervenía directamente en su régimen interno por medio de los reglamentos.

2º En que no se permitía ejercer tales y tales industrias sino á gremios especiales.

3º En que el número de individuos que se podían inscribir en cada gremio estaba prefijado y no se permitía nuevos miembros, sino en caso de vacante, y mediante fuertes gastos y un aprendizaje forzado, lo cual importaba cerrar la puerta á todos los que tenían aptitudes y vocación por cierto género de industria, como no hubiesen tenido la buena suerte de llegar á tiempo.

4º En que los productos de los gremios eran favorecidos por medio de patentes y privilejos, lo cual alejaba toda especie de competencia en los artículos similares, y hacia descuidados y estacionarios á los mismos productores favorecidos, supuesto que ejercían un monopolio y solo sus productos podían ofrecerse en los mercados.

Poned ahora frente á frente los antiguos reglamentos con las tarifas modernas, y decidme ¿en qué está su identidad? Ahora no se ingiere el

Gobierno en la organización interna de las industrias, no limita el número de los industriales, no impide que cada cual ejerza el género de industria que mas le acomode, no favorece con exclusivas y patentes á unos industriales en perjuicio de otros. Todo el que quiera puede ir á la hora que guste á la Municipalidad, inscribir su nombre en la matrícula de los coches y entrar luego y sin mas trábas en el ejercicio de esta industria.

Pero se arguirá: ¿y la tarifa no es un verdadero maximum que entraña el ejercicio de la industria? Respondo que no: la tarifa no es sino un contrato celebrado sobre principios de justicia y equidad entre los industriales y la Municipalidad como representante del común. En esa locación de servicios que prestan los cocheros hay necesidad de un contrato entre ellos y los que ocupan el carroaje; y para evitar los abusos á que se prestaría, y los mil inconvenientes que traería consigo aquello de celebrar un contrato especial y de cada instante entre los dueños del carroaje y las diversas personas que se sirvían de él, nada mas obvio que fijar una tarifa, que es un contrato general y pre establecido entre los industriales y el público, representado por la Municipalidad, ó por otra autoridad cualquiera—La Municipalidad es en este caso, como el padre de familia que contrata por sus hijos.

Convengo en que la tarifa no debe fijarse tan baja que sea perjudicial á los especuladores y venga á convertirse en una prohibición indirecta de su industria. Este sería un abuso; pero los abusos nadie prueban contra la bondad de una cosa: de nada se abusa mas que del talento, y sin embargo ninguna dote enaltece mas al hombre. Las tarifas que no concilian los intereses de la sociedad y de los industriales, no están basadas en la equidad, y por consiguiente son malas y deben reformarse. Si, pues, la establecida para el servicio de los carroajes adolece de este defecto, nada mas fácil que pedir su modificación, reconociendo, eso si, el derecho de hacerlo en la autoridad pública:

Dicir que el decreto del Gobierno es atentatorio á la libertad de industria, es revelarse contra la evidencia de los sentidos, y cerrar los ojos para no ver la luz. ¡Que coincidencia! En este momento pasa un carroaje, cuya rotación estamos oyendo, y si vamos á la plaza mayor, encontramos veinte mas en actual servicio; y lo estuvieran ya todos los que había antes, si no se hubieran puesto en juego ciertos manejos, si no estuvieran de por medio ciertos designios de indemnización, de que no quiero ocuparme.

Concluyo, pues, insistiendo en que no se ha violado el artículo constitucional, y que lejos de eso el Gobierno y la Municipalidad han estado en su derecho.

El señor Cárdenas.

El señor Santisteban ha dicho que no hay ley que le prohíba á la Municipalidad imponer tarifas; lo que prueba que su Señoría no ha escuchado mi discurso. Cité dos artículos de la ley orgánica de municipalidades referentes al caso. Voy á leerlos. (Leyó los artículos 24 y 31). Hay en estos artículos prohibición expresa, terminante, de hacer todo lo que la ley no determina como atribución de las municipalidades; y vuelvo á decir, que entre las atribuciones no hay ninguna que de una manera

explicita ó implícita les permita ó autorize á dictar tarifas para los industriales. En cuanto al hecho de q' se está ejerciendo *liberamente* la industria de coches, no se como lo afirma su Señoría cuando á la luz del medio dia estamos viendo lo contrario. Lo q' hay de cierto es que algunos la ejercen *bajo* la tutela de la Municipalidad. Servir de pupilo no es obrar como hombre libre. Tambien el esclavo tiene la libertad de ir con grillos al galpon; el presidiario tiene la libertad de andar con su grillete en el presidio. ¡Esta clase de libertad se quiere para los industriales! ¡Libertad industrial, bajo la dura potestad de una corporacion que justiprecio los servicios del industrioso! No se llama esto libertad, como no lo es la del presidiario y del esclavo.

Si no ha encontrado su Señoría mucha semejanza entre lo que está sosteniendo hoy y lo que sucedió desde hace siglos en España, es porque no quiere su Señoría. No hay exactitud, no dije que la había, ni formé ecusaciones. Las ordenanzas gremiales se han ido modificando, como se modifica todo lo malo, pero el sistema de matriculas y reglamentos todavía tiene partidarios. Hoy no puede ser nadie cochero sin matricularse, hoy no puede ser nadie cochero sin sujetarse á la voluntad caprichosa ó racional de las municipalidades, á semejanza de los gremios. Algo mas; la teoría que el señor Santisteban sostiene aventaja en mucho á las instituciones gremiales; porque segun ellas no se imponía precio al trabajo ajeno. Las ordenanzas de gremios exigian cierta edad, aptitud, examenes y otros requisitos; prescribían el modo como debia ejercerse la industria; pero no se imponían precios al artefacto. Despues de tres siglos de experiencia amarga y desengañadora vamos mas adelante, estipulando precio para el trabajo. Todavia hay otra cosa peor respecto de las antiguas y añejas reales ordenanzas de gremios, por la ciencia y la experiencia combatidas. En los gremios habian reales privilejos para los gremiantes; hoy que se fija precio para los servicios industriales, pregunto: cuales son las regalias, cuales los privilejos? Entonces se aceptaba una dura condicion en cambio de un privilejo; hoy se establece una traba mas dura sin conceder ningun privilejo.

Señores, será preciso que se me desvenden los ojos; porque se dice que hay libertad para los cocheros y yo estoy viendo q' no hay tal libertad. Estoy viendo que muchos hombres que tienen capitales invertidos en esta industria, no pueden salir con sus coches á la calle, porque les está prohibido bajo multa, á no ser que se sometan á la tarifa. No llamo yo libertad el permiso de ejercer una industria, en la que se han invertido grandes capitales, con la seguridad de no reportar ganancia desde que se somete al industrioso á la dura condicion de observar una tarifa.

Pero, señores, la cuestion es muy sencilla, rueda sobre la inteligencia del artículo 23 de la Constitucion; y para entenderlo no es preciso ser jurista, no se necesita ser entendido en materias administrativas de ningun genero, solo se necesita saber leer y tener ojos claros. El artículo constitucional prohíbe las industrias inmorales, las que se opongan á la seguridad y la salud pública; esta es la restriccion. Se permite el ejercicio libre de las que no sean inmorales, que no se opongan á la salud ni á la seguridad pública. De todas estas dice

la ley, que se pueden ejercer libremente, esto es sin travas, sin taxativas, sin tarifas. Las demás industrias son prohibidas. Tal es la mente del articulo constitucional que aquí se está interpretando doctrinalmente para aprobar ó desaprobar el proyecto. Si la industria pudiera reglamentarse y sujetarse á tarifas la ley lo diria: nadie tiene derecho de suprir lo que no dice la ley. Si para ejercer alguna industria, profesion ó oficio, hubiera obligacion de aceptar taxativas municipales, la ley las habria puesto; nadie tiene derecho de ampliarla, ni de restrinjirla haciendo interpretaciones caprichosas de un articulo constitucional tan bien redactado.

No es necesario dar reglamentos especiales, sobre las industrias, para que la seguridad pública y los derechos individuales, en general, esten garantidos; porque allí estan las leyes comunes que llenan estos objetos: ahí está el Código Penal para castigar á los que cometen fraudes ó delitos; ahí estan los Códigos civiles para garantir todos los contratos que celebren los industriales y los particulares; ahí estan las leyes de policia y seguridad pública, para el caso que sea preciso proceder contra los industriales. — Estas son las garantias y restricciones que ha puesto la ley conforme á la Constitucion del Estado; y nada mas que á estas, se ha debido someter á los industriales cocheros. Fijemos señores en q' toda la cuestión rueda sobre interpretar bien el articulo constitucional. Le ha dado una interpretacion torcida la Municipalidad; se la ha dado torcida el gobierno, y se le está dando aquí mismo, en el cuerpo llamado á velar por su cumplimiento. Las industrias inmorales, lo diré una vez mas, son las que no estan permitidas; para estas no se dan reglamentos ni tarifas; para estas se dictan prohibiciones absolutas; porque absoluta es la prohibición de la ley constitucional. Las industrias que se opongan á la seguridad, á la salud pública, no necesitan reglamento ni tarifas: se prohíben en lo absoluto, porque asi las prohíbe expresamente la ley. Para las industrias que no son inmorales ni se oponen á la salud ni á la seguridad publica, no hay mas restricciones que las que las leyes generales tienen demarcadas para todas las libertades de los habitantes de la república.

El señor Lizarraga.

Los principios sobre libertad de industria aducidos por el H. señor Cardenas en apoyo de su dictamen, son muy absolutos, dañan la sociedad, y no guardan consonancia con el espíritu de nuestra actual Constitucion, cuyo cumplimiento tenemos que vigilar. Si ahora se tratara de establecer el principio constitucional, seria quizás aceptable la teoria que ha desenvuelto el señor Cardenas, se le encontraría un lado bueno para el completo desarollo de la industria, pero no se trata de esto: desease saber únicamente, si la Municipalidad y el Gobierno han infringido, ó no, la Constitucion; y si hay mérito para hacer la representacion para que se entienda la infraccion. Creo por mi parte, que no la hay.

El artículo 23 de la Constitucion declara, que puede ejercerse libremente todo oficio, industria, ó profesion, que no se oponga á la moral, á la salud, ni á la seguridad pública. De consiguiente, por elevado que sea el vuelo que se le quiera dar á esta garantía, no se le puede suponer inseparable de la vigilancia de las autoridades para el exacto

cumplimiento de este artículo constitucional por medio de reglamentos. ¿De qué otro modo podrían consultarse las restricciones de la ley en favor de la moral, de la salud y de la seguridad pública? Ninguna industria debe ser más libre que la del comercio que trae consigo el progreso y la ilustración, y sin embargo está sujeta á la tarifa de aforos, y á nadie se le ha ocurrido reclamar de este gravamen: la tarifa de cargadores de puerto está en uso; la de la maestranza naval, y últimamente la que acaba de indicar el señor Chávez sobre aguajeros también lo están.

Los artículos de la ley orgánica de municipalidades citados por el señor Cárdenas no son aplicables al presente asunto, á menos que se haga de ellos una violenta aplicación, pues lejos de prohibir á las municipalidades la reglamentación de todo lo que se refiere al municipio las autoriza competentemente. En el ejercicio de toda industria debe haber un cuerpo ó autoridad que entienda en las emergencias; y así como en la del comercio, los jefes de aduana son los competentes, en la de coches no puede ser otra que la Municipalidad.

Ultimamente hay otra razón mas en contra del dictámen. De los documentos que se han leído consta que los interesados han ocurrido á la Corte Suprema quejándose de despojo, lo que acredita que han reconocido implícitamente la competencia legal de la Municipalidad para reglamentar y sujetar á tarifa los coches, y la del Gobierno para dar su aprobación. Desde que se adoptó este medio reclamando derechos de posesión, es claro que al poder judicial compete la resolución de este asunto, pues los cocheros no han reclamado derechos políticos sino derechos civiles de una posesión en que les toleró la Municipalidad. Por todas estas consideraciones mi voto es contrario al del dictámen que se discute.

El señor Pino.

Sin embargo de que el asunto se halla ya demasiado discutido, tengo que decir algunas palabras con solo el objeto de fundar mi voto; y creo tanto mas necesario el hacerlo, cuanto que por el modo como ha presentado la cuestión el H. señor Cárdenas, el votar contra su informe sería autorizar una infracción constitucional.

El principal razonamiento que el señor Cárdenas ha expuesto en su última argumentación para asegurar, que tanto la Municipalidad como el Gobierno han infringido la Constitución, es el siguiente: el artículo 23 de la Constitución dispone, que se puede ejercer toda industria ó profesión que no se oponga á la moral, á la salud ni á la seguridad pública; y desde que este artículo, dice él, no determina que la Municipalidad pueda imponer tarifas ni reglamentos á la industria, desde entonces ningún poder ni autoridad tiene la facultad de hacerlo. Esta doctrina tan absoluta, que exige nada menos que el que una Constitución política contenga disposiciones agenas de su naturaleza y solo propias de las leyes secundarias, me permitirá el señor Cárdenas decirle, que no me parece muy conforme á las prescripciones generales del derecho público ni del administrativo. Los artículos de una Constitución no son ni pueden ser sino declaraciones lógicas y precisas de los derechos políticos, y por consiguiente, no puede especificarse en ellos la manera de ejercer los derechos y garantías sociales;

para que estos se practiquen ó tengan su cumplimiento es que se dictan las leyes secundarias y los reglamentos orgánicos que vienen á ser como el complemento de aquellos.

Veamos, pues, ahora si la Municipalidad que constitucionalmente tiene atribuciones específicas detalladas por su reglamento orgánico, ha quebrantado la Constitución, ó se ha extralimitado en sus facultades al intervenir en la industria de los coches, y al reglamentarla para que se ejerza del modo mas conveniente al bien público. Yo encuentro, señor, que en varios artículos de esa ley orgánica está reconocida la facultad, y hasta cierto punto la obligación que tiene la Municipalidad de inspeccionar y reglamentar ésta como las demás industrias que se rozan con la comodidad y seguridad pública. El artículo 44 es demasiado terminante á este respecto, pues impone á las Municipalidades la atribución de dictar las medidas y las reglas de policía convenientes, sobre los mercados, establecimientos, &c., para que no se perjudique á la salud del vecindario ó á la propiedad de los particulares: y á este tenor en el art. 19, en el 16 y en otros mas se encuentra la facultad legal y competente con que la Municipalidad de Lima ha procedido al intervenir, como lo ha hecho, en el ejercicio de la industria de los coches. Si, pues, la Municipalidad ha procedido con sujeción á su ley orgánica, y si la Constitución de la República dispone que las Municipalidades sujetarán sus procedimientos á dicha ley, es de todo punto claro que, lejos de infrinjer la Constitución, no ha hecho mas que observar sus mandatos.

Si la Municipalidad ó el Gobierno hubiesen impedido á los empreñadores de coches que sacasen sus carruajes á rodar por las plazas y calles de esta capital; si les hubiera prohibido el ejercicio de esa industria, entonces habría podido decirse con razón, que la Municipalidad y el Gobierno habían infringido el artículo 23 de la Constitución: pero desde que la Municipalidad jamás ha hecho semejante prohibición; desde que solo ha dictado las medidas y reglas de su competencia para que el vecindario de esta capital no se perjudique; y desde que el Gobierno no ha hecho mas que declarar, que la Municipalidad procedió en este asunto conforme á sus facultades, creo que no hay de ninguna parte infracción constitucional, y que por consiguiente, no ha llegado el caso de que se dirija por este cuerpo la representación que proponen el informe y la proposición que se ha discutido.

El señor Cárdenas.

El señor Lizarraga confunde los aranceles de aduana con las tarifas municipales. En los aranceles se fijan las contribuciones que pagan las mercaderías, no su precio, y los dá la ley, ó el Gobierno con autorización expresa del Congreso. En las tarifas municipales no se establecen contribuciones. Si la tarifa de que nos ocupamos la hubiera dado la ley ó la hubiera autorizado, su Señoría tendría razón, no habría que discutir. En cuanto á mis teorías, advertiré que no he establecido ninguna; he dicho que la cuestión era puramente legal, así la he tratado. Sin embargo, me he visto obligado á refutar, por incidencia, las teorías expuestas por los otros señores, como el señor Lizarraga acaba de esponer las suyas. Los ejemplos propuestos no son del caso: unos prueban que hay todavía abusos que

nosotros debemos tratar de estirpar, cumpliendo nuestro deber de exijir que se enmienden las infracciones constitucionales; y otros son inaplicables á la cuestión por falta de identidad de circunstancias. Hay algunas empresas que tienen tarifas aprobadas por el Gobierno, por ejemplo las empresas de los ferrocarriles; pero esos no son precios impuestos por la autoridad, sino contratos, con obligaciones reciprocas, en que por una parte el Gobierno concede ciertos privilejos y por otra los industriales se comprometen á servir al público bajo ciertas condiciones. En el ferrocarril del Callao, por ejemplo, el Gobierno concedió un privilegio á trueque de que el empresario tuviese la obligación, entre otras, de no subir sus precios. Estos son contratos consensuales y bilaterales. Las tarifas de aguadores son ilegales.

Respecto de los coches muy bien ha podido y puede la Municipalidad establecer tarifas de acuerdo con los cocheros, por mutuo consentimiento, contratando con ellos á nombre del comunitario, como contrató el Gobierno con los empresarios de ferrocarriles. Esto es lo que se hace en otros pueblos civilizados, cuyos ejemplos se nos han citado sin averiguar bien lo que se decía. Los diputados de gremios convienen con la autoridad local en el máximo del precio, arreglan de comun acuerdo la tarifa, entonces es que por mutuo consentimiento no se sube ni baje el precio; esto es cosa distinta de imponer tarifas que equivale á atacar la propiedad.

El señor Pino confunde los reglamentos ó ordenanzas con las tarifas que son cosas esencialmente distintas. Desde el principio dije que la Municipalidad puede dictar ordenanzas ó reglamentos, que afectan la forma, el modo de ejercer ciertos derechos, la esencia misma de los derechos del ciudadano. Reglamentar la manera como debe hacerse el servicio de coches públicos para consultar el orden, seguridad y ornato é impedir ciertos abusos de baja policía, esto corresponde ciertamente á la Municipalidad, pero es cosa muy distinta de imponer tarifas. Con los precios altos ó bajos no se impiden los crímenes, no se impiden los desordenes ó abusos de confianza, reprimidos por el Código penal; imponiendo tarifas lo que se hace es cometer el más grande de los atentados, el de atacar la propiedad por la fuerza, á título de autoridad.

Cerrado el debate, fué desecharada la proposición por todos los votos contra dos, y se levantó la sesión.

COMISION PERMANENTE.

Sesion del 6 de Agosto.

Presidencia del señor Delgado.

Abierta la sesión á las dos de la tarde, con 10 señores, se leyó y aprobó el acta de la anterior.

Se dió cuenta de las siguientes notas.

13º Del señor D. D. Juan Antonio Ribeyro, anunciando haber asumido en 5 del actual el mando supremo de la República, el primer Vice-Presidente general D. Juan Antonio Pezet; quien lo ha nombrado Presidente del Consejo y Ministros de Relaciones Exteriores, así como de Guerra y Ma-

vina al señor D. Manuel de la Guardia: de Hacienda y Comercio á D. Ignacio Novoa: de Justicia, Instrucción, Culto y Beneficencia al D. D. Mariano Alvarez; y de Gobierno, Policía y Obras Públicas á D. Cipriano Coronel Zegarra; y mientras dura la ausencia de la capital de este último, ha encargado S. E. el despacho de los ramos respectivos, conforme al artículo 19 de la ley de Ministros, al referido señor oficinante.

Se mandó archivar previa la contestación correspondiente.

2º Del señor Ministro de Justicia, en la que, á solicitud del juez de 1^a instancia D. D. Guillermo Carrillo, pide el correspondiente permiso para que el señor Diputado D. José Antonio Lavalle preste una declaración en la causa seguida contra D. Juan Antonio Menéndez.

Consultada la comisión, se resolvió acceder á lo pedido, estando llano el señor Lavalle.

Se dió cuenta de otra nota del señor Ministro de Gobierno, en la que trasccribe la dirigida por el juez de 1^a instancia D. D. Simón Gregorio Paredes, copiando un auto por el cual ordena que el señor Senador D. Dionisio Derteano, reconozca unos documentos y absuelva un interrogatorio á petición de D^a Juana Saavedra.

El señor Secretario hizo observaciones sobre el tenor de la expresada nota y el conducto por el que ha sido trasmisida á la comisión, pidiendo se devolviese.

El señor Silva Santisteban opinó del mismo modo; y el señor Derteano expuso haber evacuado la diligenzia pedida.

Se consultó á la comisión y acordó se devolviese con la nota respectiva.

Se dió también cuenta de un recurso de D. Manuel Fernando de la Mendiola, en que pide se haga la primera representación al Ejecutivo por las infracciones de Constitución cometidas en su persona y que expresa; el que se pasó á una comisión, nombrando al señor Derteano.

En este estado el señor Silva Santisteban indicó, como un deber de etiqueta, que debería nombrarse una comisión para felicitar á S. E. el primer Vice-Presidente por su exaltación al mando supremo y restablecimiento de su salud.

Consultada esta indicación por el señor Presidente, fué aceptada por la comisión, y nombró, con acuerdo de la misma, para componer aquella á los señores Pino, Santisteban y Lavalle.

ORDEN DEL DIA.

Se leyó y puso en discusión el dictámen del señor Lavalle, acerca de la representación hecha por D. Julian Arias y Aragüez, teniente alcalde de la cesante Municipalidad de la provincia de Moquegua, pidiendo que en cumplimiento de la atribución 1^a, artículo 107 de la Constitución, se represente al Ejecutivo para que mande cesar en sus funciones á la actual Municipalidad de dicha provincia, y se reinstale la anterior; y en cuyo dictámen opina el señor Lavalle: "que se acceda por la H. Comisión Permanente á la solicitud del expresidente Arias".

El señor Lavalle.

Daré algunas explicaciones á este respecto, por que no he podido ponerlo todo en mi informe.