

que agregar esas cuatrocientas libras, y como en los cálculos puede haber algún error, mejor sería aprobarla con cargo de redacción para que se fije la cantidad verdadera.

El señor Coronel Zegarra.—La comisión puede variar la forma de la conclusión diciendo: que considereis aumentada la partida de extraordinarios con el saldo que arroje el nuevo balance.

Sin que ningún otro señor hiciera uso de la palabra, se procedió á votar y fué aprobada la conclusión modificada en estos términos:

“Ga. Que considereis aumentada la partida de extraordinarios con el saldo que arroja el nuevo balance.”

No habiendo otro asunto de que tratar, SE. levantó la sesión.

Por la redacción.

MANUEL M. SALAZAR.

26a. sesión del miércoles 9 de marzo de 1904

PRESIDENCIA DEL H. SEÑOR  
ASPÍLLACA.

Abierta la sesión con los Honra-  
bles Señores Senadores:

|                  |                 |
|------------------|-----------------|
| Elguera          | Puente          |
| Icaza Chávez     | Otoya           |
| Samanéz          | Valderrama      |
| Moscoso Melgar   | La Torre Bueno  |
| Morote           | García          |
| Ruiz             | Almenara        |
| Villanueva       | Seminario       |
| Peralta          | Coronel Zegarra |
| Luna             | Escudero        |
| Orihuela         | García Calderón |
| Ingunza          | Molina          |
| Rodulfo          | Ward A.         |
| Alvarez Calderón | Ward J. F.      |
| Capelo           | Noblecilla      |
| Irigoyen         | Bernales y      |
| Carmona          | Morzán          |

Secretarios

fué leída y aprobada el acta de la anterior.

Se dió cuenta de los siguientes documentos:

*Oficios*

De SE. el Presidente de la Cámara de Diputados, participando que han sido aprobadas las modificaciones introducidas por el H. Senado en el proyecto que reforma la ley orgánica de Municipalidades de 29 de octubre de 1886, y que en consecuencia se ha pasado el expe-

diente á la Comisión de Redacción.  
Al archivo.

De los señores Secretarios de la misma Cámara, comunicando que ha sido aprobada la redacción de la resolución que autoriza al Ejecutivo para celebrar nuevo contrato con la empresa “The Central and South American Telegraph Company”, á fin de que atienda al servicio cablegráfico del Gobierno.

A la orden del día.

*Redacciones.*

De la referente á la ley que aumenta el impuesto al consumo de los alcoholes.

A lo orden del día.

ORDEN DEL DÍA.

REDACCION DE LA LEY QUE  
AUMENTA EL IMPUESTO DE  
CONSUMO A LOS ALCOHOLES.

Se leyó, puso en debate y sin observación fué aprobada la redacción que sigue:

*El Congreso, etc.*

Ha dado la ley siguiente:

Artículo 1o.—Los alcoholes y las bebidas alcohólicas pagarán en toda la República un impuesto de consumo, con arreglo á las siguientes tarifas:

*Producción nacional*

Alcohol exclusivamente de uva, por litro de alcohol absoluto, ó sea de cien grados Gay Lussac, veintidos y medio centavos, y proporcionalmente los de menor graduación.

Por litro de alcohol absoluto, ó sea de cien grados Gay Lussac, producido en la sierra, treinta centavos, y proporcionalmente los de menor graduación.

Por litro de alcohol absoluto, ó sea de cien grados Gay Lussac, producido en la costa, cuarenta centavos, y proporcionalmente los de menor graduación.

Por litro de vino natural, un centavo.

Por litro de vino artificial ó sea vineta, veinte centavos.

Por litro de cerveza, dos centavos.

Los aguardientes que se exporten de los valles de Chanchamayo y Vitoc, quedan sujetos á la tarifa que se establece para el alcohol de de uva, mientras aquellos estén gravados con los impuestos extraordinarios para el camino de Tarma á Chanchamayo, restablecidos por ley de 25 de octubre de 1879.

Los alcoholes que se produzcan en el departamento de Loreto, quedarán sujetos á las tarifas fijadas en la ley de 31 de diciembre de 1898, facultándose al Gobierno para que las eleve según lo estime conveniente hasta nivelarlas con las que rijan en el resto de la República.

#### *Producción extranjera*

Por litro de cerveza, ocho centavos.

Bebidas alcohólicas, que no sean vino, y los alcoholes de cualquiera graduación, el litro, ochenta centavos.

Vinos tintos ó blancos de Borgoña, Cereza, Chipre, Chino, Frontignan, Jerez, Malvasia, Marsala, Málaga, Moscatel, Oporto, Pedro Jiménez, Peralta, Rhin, el Vermouth y demás vinos generosos, el de Asti y demás espumantes que no sean Champagne, el litro, cuarenticinco centavos.

Vinos blancos ó tintos de Burdeos, Carlón, Catalán, Chianti, Priorato, San Vicente y los demás de esta clase, el litro, treintisiete centavos.

Champagne, el litro, ochenta centavos.

Se considerarán como Champagne todos los vinos que en su etiqueta lleven este nombre.

En el departamento de Loreto regirá esta tarifa con la modificación que sigue:

Los vinos tintos extranjeros importados en barriles ó en damajuanas, pagarán 25 centavos por litro.

El vino generoso de Oporto, 30 centavos por litro.

Estos vinos, para gozar de la excepción que se les concede deberán acreditar su pureza y procedencia con el certificado que al efecto expedirá la autoridad consular respectiva y que será entregado en Iquitos al representante de la Compañía Nacional de Recaudación.

Art. 20.—Los vinos que contengan más del dieciseis por ciento en volumen de alcohol, pagarán por el exceso el impuesto fijado para los aguardientes de uva.

Art. 30.—Las imitaciones hechas en el país de los vinos y licores extranjeros que se expendan como tales, ya sean en botellas ó en envases mayores, pagarán un impuesto igual al de aquellos que traten de imitar.

Los vinos con marca francamente nacional pagarán el impuesto de uno á veinte centavos respectivamente, según lo dispuesto en el artículo 10.

Los licores que imiten los extranjeros, pero con etiqueta ó marca francamente nacional, pagarán un impuesto equivalente al cincuenta por ciento del que corresponde á su similar imitado, con deducción del que hubieren abonado por el alcohol que sirve de materia prima.

#### VINOS.

##### *Calidad del alcohol.*

Art. 40.—Entiéndese por vino natural: el que sea producto exclusivo de la uva fresca.

Art. 5º—Entiéndese por vinos artificiales: el resultado de la fermentación de los orujos ó de las pasas con la adición de agua ó materias azucaradas y la mezcla de este producto con los vinos naturales.

Art. 6º—La corrección de los vinos naturales deberá hacerse por los fabricantes, sujetándose á las prescripciones generales que dicte la oficina enológica que se establezca por el Gobierno para este efecto, sin perjuicio de dar en cada caso aviso á dicha oficina, de los elementos que se hubiesen empleado en ella.

Art. 8º—Solo las bebidas alcohólicas que tengan por base el alcohol etílico podrá darse al consumo como bebidas.

La oficina enológica señalará el límite de las impurezas de la producción de los alcoholes. Los que pasen de ese límite serán desnaturalizados.

##### *Recaudación*

Art. 9º—El impuesto se recaudará con sujeción á las reglas siguientes:

1º—Los artículos importados del extranjero lo pagarán cuando

se efectúe su despacho en las aduanas marítimas fluviales, quedando prohibida su internación por tierra.

2º—Los artículos nacionales lo pagarán al ser extraídos de los lugares de producción ó elaboración. Podrá ser pagado también, después; pero en este caso, el interesado afianzará el pago del impuesto en la forma que el reglamento determine, y además se sujetará á las siguientes disposiciones:

a—Si el artículo transita por mar, pagará el impuesto en el puerto de desembarque, debiendo efectuarse su despacho dentro de las 24 horas posteriores.

b—Si transita por tierra en acémilas ó carretas, lo pagará en el acto de ser internado al lugar de su destino.

c—Si transita por ferrocarril, lo pagará en la estación de descarga.

3º—Los artículos que se destinan al consumo de la localidad en que se elabora, pagarán el impuesto precisamente al ser extraídos de la fábrica.

4.º—Los alcoholes que se internan á las oficinas de destilación para ser rectificadas, pagarán el impuesto al ser extraídos para el consumo.

Art. 10.—El impuesto se recaudará por medio de certificados de pago, impresos, numerados, sellados con el sello de la recaudación y firmados por el recaudador.

#### *Tránsito*

Art. 11.—Los artículos gravados con este impuesto, hayan ó no pagado la tasa que les corresponde, no podrán ser movilizadas fuera de las poblaciones sin alguna de las guías ó contraseñas otorgadas por el recaudador.

Art. 12.—Los productores y fabricantes de alcoholes y bebidas alcohólicas, los que transforman este producto, así como los comerciantes en ellos, pedirán á la recaudación que se tome razón de su fábrica ó de su establecimiento, dándoles aquella la debida constancia que les será otorgada gratuitamente.

Art. 13.—Están además obligados aquellos productores y fabricantes á registrar en las oficinas de la recaudación las marcas y etique-

tas que usen en el comercio de los alcoholes ó bebidas alcohólicas.

#### *Marcas y contraseñas*

Art. 14.—Los envases que contengan artículos afectos á este impuesto ó que se movilicen, llevarán—cada uno—una marca, que dé á conocer su capacidad en litros, ó una contraseña que la indique y exprese además la clase del artículo.

#### *Rótulos*

Art. 15.—Todos los que fabriquen alcoholes ó bebidas alcohólicas están obligados á fijar en la puerta principal de su establecimiento un rótulo, en el que se designará la clase de artículos que elaboran y las materias primas que emplean.

#### *Materias primas*

Art. 16.—Las materias primas susceptibles de ser transformadas en alcoholes no podrán ser internadas—sin licencia de la recaudación—á los establecimientos donde se fabriquen alcoholes ó bebidas alcohólicas.

Art. 17.—Es prohibida la introducción de materias primas exceptuando la uva y de alcoholes de otro origen que de uva, á los establecimientos de bebidas alcohólicas de esta clase. El azúcar solo podrá introducirse en la proporción necesaria para la alimentación de los que habiten en esos establecimientos.

#### *Depósitos*

Art. 18.—La recaudación permitirá el depósito de alcoholes y de bebidas alcohólicas en los lugares—en que por exigencias del comercio—sea indispensable reunir esos artículos antes de fijarles destino.

Art. 19.—Si el depósito se hace en almacenes de la recaudación, podrá ésta cobrar almacenaje, á razón de dos centavos por cada cien litros ó menos, por meses que se computarán desde el primero del siguiente al del depósito, considerándose cumplido el mes en que el artículo sea extraído para el consumo.

#### *Exenciones*

Art. 20.—Quedan exceptuados de este impuesto—previa orden del Gobierno en cada caso—los artículos despachados por los ministros diplomáticos para su uso personal.

Los que se consumen en los buques de guerra extranjeros, surtos en los puertos de la República.

Los que se exporten directamente de los lugares de producción ó de depósito, si son nacionales, ó los que se reembarquen ó trasborden para el extranjero si son extranjeros.

El alcohol desnaturalizado conforme al reglamento que dicte el Gobierno.

Los alcoholes y bebidas alcohólicas nacionales que se exportan al extranjero quedarán exentas de derecho de consumo; debiendo devolverse por la recaudación lo que hubieren pagado, ó cancelarse la fianza otorgada, en vista del certificado que expida la Aduana por lo que se verifique la exportación.

#### *Venta al por menor*

Artículo 21.—Es prohibida la venta al por menor de alcoholes y bebidas alcohólicas en las bodegas y establecimientos en que éstos se elaboran y en los lugares contiguos aunque no se comuniquen interiormente.

Art. 22.—Entiéndense por ventas al por menor las de tres litros ó menos.

Art. 23.—En los establecimientos de venta al por menor, sean ó no de licores, no se permitirá la fabricación de alcoholes ó de bebidas alcohólicas.

#### *Penas*

Art. 24.—Están sujetos á la pena de comiso.

a).—Los artículos que transiten de un lugar á otro ó dentro de la República, sin la correspondiente guía de tránsito expedida por la recaudación.

b).—Los que de la verificación resulten ser distintos de las expresadas en las guías ó contraseñas cualquiera que sea el impuesto.

c).—Los que sin haber pagado el impuesto se internen á distintos lugares de los expresados en las guías ó contraseñas.

d).—Los que transiten á horas inhábiles para el tráfico de alcoholes entre localidades determinadas.

e).—Las que transiten con guías de fecha posterior á la de la salida

del lugar de procedencia, salvo caso fortuito debidamente comprobado.

f).—Los existentes en los establecimientos de venta, sin la constancia de haber sido internados legalmente.

g).—El alcohol desnaturalizado que se vende como potable ó que haya sido vivificado.

h).—Los artículos en cuya composición entren sustancias nocivas á la salud.

i).—Los artículos elaborados sin aviso á la recaudación.

j).—Los que se fabriquen ó vendan en lugares en que esta ley lo prohíba.

Art. 25.—Si del reconocimiento de los artículos no resultaren conforme el número de litros ó el impuesto con las manifestadas en las guías ó contraseñas, se estará á las siguientes reglas.

a).—Si fuere inferior la cantidad ó el impuesto de los artículos, se cobrará por la guía ó contraseña.

b).—Si fuere superior el impuesto de los artículos, se cobrará derechos dables sobre la parte que se trate de eludir.

c).—Si fuere superior la cantidad de los artículos, se cobrará el impuesto sobre el exceso, con sujeción á la siguiente escala.

I.—Si el exceso pasa del cinco por ciento, derechos dobles.

II.—Si pasa del diez por ciento, derechos triples;

III.—Si pasa de veinte por ciento, derechos cuádruplos; y

IV.—Si pasa de cincuenta por ciento, caerá en comiso todo el lote en que se descubre el exceso.

Art. 26.—La infracción de cada uno de los artículos 13, 14, 16 y 17, será penada con multa de una á treinta libras, según la entidad de la falta.

Toda infracción á las disposiciones que el Ejecutivo dicte para reglamentar esta ley, será penada con multa de cinco libras.

#### *Atribuciones de los*

##### *Administradores de Aduanas*

Art. 27.—Los Administradores de Aduanas no expedirán órdenes de entrega por alcoholes ó bebidas alcohólicas, sino en vista de la cons.

tancia que acredite haber sido satisfecho el impuesto de consumo. Este comprobante se agregará al ejemplar principal de cada póliza.

Art. 28.—Los administradores de Aduana no tienen jurisdicción en las cuestiones que fuera de ellas se susciten con relación á este impuesto.

#### *Atribuciones de las Autoridades Políticas*

Art. 29.—Las autoridades políticas y los agentes de policía están obligados á prestar todo género de auxilio á los empleados de la recaudación para el cumplimiento de esta ley y de su reglamento.

Art. 30.—Los Gobernadores, en los distritos y los Suprefectos en las capitales de provincia, conocerán de las cuestiones que se susciten entre los contribuyentes y la recaudación, respecto de esta ley y de su reglamento; y previa una sumaria información, resolverán el punto.

Declarado el comiso de un artículo la autoridad procederá con arreglo á la ley de 17 de enero de 1896.

Art. 31.—En mérito de la información sumaria á que se refiere el artículo anterior las autoridades políticas en él determinadas, podrán imponer á petición de parte interesada, una multa de una á veinte libras, á los empleados de la recaudación que cometiesen exacciones con los contribuyentes. Esta multa se aplicará á indemnizar á los damnificados los daños sufridos, sin perjuicio de la acción criminal que corresponda ejercitar á éstos con arreglo á la ley de 21 de octubre de 1897, sobre exacciones.—Las resoluciones de estas autoridades son apelables, dentro de tercero día, para ante sus superiores.

Art. 32.—Si la cuantía del comiso no excede de veinte libras, la resolución del Prefecto será definitiva.

#### *Distribución de comisos*

Art. 33. El producto líquido de los comisos después de deducidos el impuesto y los gastos, será divisible por partes iguales entre el Fisco y el aprehensor ó denunciante.

#### *Facultades de la Recaudación*

Art. 34. La recaudación podrá

tener agentes ó representantes en los lugares donde lo juzgue conveniente, y éstos estarán facultados para hacer visitas en el interior de las fábricas; pero al domicilio privado sólo tendrán acceso con las formalidades de ley.

Art. 35. Dichos agentes están autorizados para intervenir en la extracción, tránsito, expendio é internación de los artículos afectos á este impuesto y los contribuyentes obligados á permitirla, dándoles las facilidades que les fuere menester.

Art. 36. El Jefe del Laboratorio Enológico hará el análisis de los alcoholes y bebidas alcohólicas, cada vez que sea necesario para regular la tasa del impuesto, sin gravamen para el contribuyente.

#### *Disposiciones generales*

Art. 37. Los tenedores de artículos dados al consumo, están obligados á comprobar el pago del impuesto, con una constancia otorgada por el recaudador.

Art. 38. Los artículos elaborados dentro de las poblaciones están sujetos á las reglas del depósito.

Art. 39. Las Municipalidades no podrán gravar los artículos á que esta ley se refiere con mayores impuestos, cualquiera que sea su denominación, que los expresados en la siguiente tarifa:

#### *Producción nacional*

Aguardiente de uva, hasta cincuenta grados Gay-Lussac, por litro de alcohol, absoluto, seis centavos.

Alcoholes de cualquier otro origen, por cien grados Gay-Lussac, el litro diez centavos, y proporcionalmente los de menor graduación.

Vinos naturales, el litro un centavo.

Vineta ó vinos artificiales, el litro cinco centavos.

Cerveza, el litro, un centavo.

Licores alcohólicos imitando extranjeros, el litro cinco centavos.

#### *Producción extranjera*

Cerveza, el litro, dos centavos.

Bebidas alcohólicas que no sean

vinos, y los alcoholes de cualquiera graduación, el litro seis centavos.

Vinos tintos ó blancos de Borgoña, Cereza, Chipre, Chino, Frontignan, Jerez, Malvasía, Marsala Málaga, Moscatel, Oporto, Pedro Jimenez, Peralta, Rhin, el Vermouth y demás vinos generosos, el Champaña, y demás espumantes, el litro seis centavos.

Vinos tintos ó blancos de Burdeos, Carlón, Catalán, Chanti, Priorato, San Vicente y demás de esta clase, el litro, cuatro centavos.

Art. 40. El Poder Ejecutivo dispondrá lo necesario á la desnaturalización del alcohol; dictará las reglas especiales para la exportación ó depósito de alcoholes ó bebidas alcohólicas; determinará las demás obligaciones de carácter reglamentario que los productores, fabricante y vendedores de estos artículos deben llenar; reglamentará el uso de las guías y contraseñas; y fijará la escala de multas que conforme á esta ley deben aplicarse á los contraventores de la misma.

Art. 41. La recaudación facilitará á los industriales y comerciantes de alcoholes, los instrumentos precisos para la graduación de éstos, al precio de costo; debiendo el Poder Ejecutivo dictar las medidas conducentes á la generalización de los conocimientos sobre alcohome-tría.

Art. 42. Quedan derogadas todas las leyes y reglamentos dados anteriormente á la presente ley, para la recaudación del impuesto al consumo de alcoholes.

Art. 43. Los alcoholes del Brasil que se importen por el Amazonas y sus afluentes quedan sujetos á las estipulaciones de los tratados vigentes con aquella República.

*Artículo transitorio.* Las existencias de alcohol y de bebidas alcohólicas pagarán la diferencia entre la antigua tarifa y la que establece esta ley, en los plazos y en la forma que el Poder Ejecutivo determinará por resolución especial.

Para el cobro de la diferencia del impuesto sobre las existencias, el Gobierno determinará plazos no menores de noventa días y, en todo caso, suficientemente amplios, para que los contribuyentes puedan abonarla sin grave entorpecimien-

to en sus negocios, y procurando hasta donde sea posible que el pago del impuesto se haga proporcionalmente á la venta del artículo.

Comuníquese, &.

Dada, &.

Dése cuenta.—Sala de la Comisión.

Lima, 8 de Marzo de 1904.

J. Moscoso Melgar.—Carlos Forero.—Oswaldo Seminario y Aramburu.

## SUPRESION DE ADUANAS

Se dió lectura al proyecto y dictamen que sigue:

*El Congreso de la República peruana.*

Considerando:

Que el movimiento comercial verificado por las aduanas de Tumbes y Pimentel no justifica la categoría que les dió la ley de 29 de octubre de 1886; y

Que es de justicia y conveniencia fiscal modificar las disposiciones del reglamento de comercio y de la referida ley, relativas al impuesto de almacenaje;

Ha dado la ley siguiente:

Art. 1.º—Las aduanas de Tumbes y Pimentel son de segunda clase y por ellas se permitirá la importación de mercaderías afectas que hubiesen sido reconocidas y aforadas en las aduanas de primera clase y cuyos derechos se hubiesen pagado en ellas; y la exportación el reembarque y trasbordo de toda clase de productos para otras aduanas peruanas ó para el extranjero.

Art. 2.º—El impuesto de almacenaje establecido en el artículo 136 del reglamento de comercio será de un sol por cada bulto por trimestre, estimándose como devengado el trimestre aun cuando el bulto sea retirado antes de transcurridos los tres meses.

Art. 3.º—El Poder Ejecutivo dictará las demás disposiciones reglamentarias para su mejor recaudación.

Art. 4.º—Quedan modificadas en esta forma las disposiciones perti-

nentes del reglamento de comercio y de la ley de 29 de octubre de 1886.

Art. 50.—Las aduanas de Tumbes y Pimentel serán servidas por los empleados y sueldos que les corresponden según su categoría.

Es copia del proyecto aprobado por la Cámara de Diputados.

#### CÓMISIÓN PRINCIPAL DE HACIENDA Y DE COMERCIO.

Señor:

Vuestras Comisiones han estudiado atentamente todos los documentos remitidos en revisión por la Cámara de Diputados, sobre el proyecto de reducción de Aduanas de primera clase y pasa á emitir el dictamen que le respecta.

La resolución adoptada en la Cámara Colegisladora, consulta las verdaderas conveniencias nacionales y por ello las Comisiones informantes, abundando en las ideas y consideraciones que la han motivado, creen de su deber apoyarla, y os piden que la sancioneis.

Según lo resuelto en la Cámara de Diputados quedarán siempre en la condición de Aduanas de primera clase las que hoy existen como tales, excepción hecha de las de Tumbes y Pimentel, que han sido reducidas á la categoría de segunda clase.

Tal resolución es justa. Del cuadro que vuestra Comisión ha tenido á la vista sobre importación en la República en el año de 1902, figura lo con solo un producto de tres mil soles y Tumbes, con mil trescientos veintiseis soles, sumas que indudablemente no corresponden al rendimiento de una Aduana de primera clase. A pesar de esta circunstancia hay que tener en cuenta que sería inferir un verdadero perjuicio si se privase al departamento de Moquegua de la facilidad que la aduana de aquel puerto le proporciona. Motivo de queja, hasta cierto punto justificado, hubiera sido dejar á ese departamento sin la Aduana que le sirve para la importación y el comercio de esa circunscripción territorial, cosa que no ocurre respecto de Tumbes y Pimentel.

Es un hecho de todos conocido que por lo primera Aduana no se importan mercaderías á otro departamento que al de Tumbes, que es de escasísima población y tiene muy cercano el magnífico puerto de Paita de donde es fácil la comunicación á Tumbes, por embarcaciones pequeñas. Respecto á Pimentel, contando el Departamento de Lambayeque con el puerto de Eten, á ocho millas de aquel, no hay necesidad de conservar dos Aduanas de primera clase tan inmediatas y para un solo servicio.

Por estas razones la Comisión se pronuncia en favor de lo aprobado en la H. Cámara de Diputados, ó sea, que solo deben quedar como Aduanas de segunda clase las de Tumbes y Pimentel.

Cree, sí, necesario introducir algunas modificaciones en el proyecto aprobado en lo que concierne al cobro de los derechos de almacenaje.

La Cámara de Diputados, en su propósito de incrementar el rendimiento de ese servicio, ha resuelto que el impuesto de almacenaje establecido en el artículo 136 del reglamento de comercio sea de un sol por cada bulto, por trimestre, en lugar de un centavo por cada diez soles de valor de las mercaderías que se depositen.

Esta disposición no corresponderá á los beneficios que se dice obtendrá el Fisco, al adoptarla, y no consulta tampoco la equidad y la proporcionalidad que debe existir en los impuestos fiscales.

En efecto, el comerciante que ve lesionados sus intereses con el envase que dá hoy á las mercaderías que importa, procederá inmediatamente á darles uno nuevo que reduzca el número de bultos, desde que así se beneficiará notablemente, pagando por uno lo que hoy abona por varios. Por lo tanto, si en las Aduanas se depositan en la actualidad 125,000 bultos, es natural suponer que esta suma disminuirá en lo sucesivo considerablemente, ocasionándose así una rebaja igual en el producto calculado.

Además, no es justo que un artículo noble y de importancia sea equiparado en el pago de almace-

naje á uno corriente de poco costo. El almacenaje constituye un derecho que se paga por la responsabilidad que asume el Estado por el depósito de una mercadería; pero la responsabilidad no es de igual entidad en un artículo que en otro, por lo que no es natural gravar á todos con idéntico impuesto. Si de lo que se trata es de aumentar la renta fiscal, ese propósito puede salvarse, sin menoscabo alguno, aumentando la tasa actual del impuesto, de un centavo por cada diez soles, en la proporción necesaria para compensar el gasto que hoy efectúa el Fisco por ese servicio. Puede también aumentarse el rendimiento reduciendo á un año, el plazo de tres que se concede de almacenaje gratuito á las mercaderías que se exporten para el extranjero, y á que se contrae el artículo 138 del mencionado reglamento.

También juzga la Comisión que sería conveniente la instalación de depósito en las Aduanas de Eten, Pisco y Salaverry, al igual de los que existen en Payta y Mollendo. La importancia de esos puertos y las sumas de consideración que constituyen sus importaciones, reclaman la adopción de esta medida que no dudamos estará en los propósitos del Ejecutivo, para contribuir al desarrollo comercial de los centros que dejamos indicados.

Esa amplitud no perjudicará en nada al Fisco y muy por el contrario, producirá anualmente por derechos de almacenaje en los centros beneficiados una buena suma de dinero, con beneplácito de los comerciantes que se verán libres del pago angustioso que hoy tienen que hacer de los derechos de Aduana con el sistema actual de despacho en playa, sin gozar de las franquicias y facilidades de que disfrutaban los comerciantes del Callao, Mollendo y Payta, donde existen establecidos almacenes de depósito y en donde solo se despacha en playa bultos de mercaderías gruesas, cuya salida es casi indispensable que se haga en el día.

En vista de lo expuesto, la Comisión Principal de Hacienda es de sentir:

1o. Que aprobéis el proyecto ve-

nido en revisión en sus artículos 1o.- 3o., 4o. y 5o.

2o. Que desechéis el artículo 2o. del proyecto venido en revisión y lo sustituyáis con el siguiente:

“Artículo 2o. Elévase la tasa mensual del almacenaje de las mercaderías en las aduanas á tres milésimos por cada libra de valor líquido por arancel, observándose en todo lo demás lo dispuesto en los artículos 136 y 137 del reglamento de comercio y aduanas.

3o. Que se modifique el artículo 138 del reglamento de comercio y aduanas en los siguientes términos:

“Art. 138. Los bultos que se reembarquen para el extranjero no pagarán almacenaje en el primer año de depósito; más deberán satisfacerlo por el mayor tiempo que corra desde la terminación de dichos periodos hasta que se ejecute el reembarque procediéndose conforme á las reglas prescritas en los dos artículos que preceden; y

4o. Que adicionéis el proyecto con el siguiente artículo:

“Autorízase al Poder Ejecutivo, para que si lo estima conveniente, establezca almacenes de depósito en las aduanas de Eten, Salaverry y Pisco, en la misma forma de los existentes en la de Paita y Mollendo”.

Dese cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, marzo 9 de 1904.

*M. Adrián Ward.*—*Nicanor M. Carmona.*—*C. A. Calderón.*—*J. F. Ward.*—*Juan C. Peralta.*

El señor Presidente.—Se pone en debate el artículo 1o. y con él todo el proyecto venido en revisión.

Como se ha visto por la lectura del dictamen, las comisiones de esta Cámara están conformes en todos los artículos del proyecto, menos en el segundo que pide que se modifique; y, además, el proyecto está adicionado por las comisiones del Senado en el sentido que se ha leído, dando autorización al Gobierno para que, si lo cree conveniente, establezca almacenes en las aduanas de Pisco, Salaverry y Eten.

El señor Capelo.—Yo no comprendo á qué obedece este proyecto; si cualquiera se impusiera de él brus-

caimente y sin conocer antecedentes, diría: ¿quáles ha dado á los legisladores con las aduanas de Pimentel y Tumbes, por qué las matan, qué hicieron estas aduanas demás ó de menos que las otras? Pero si se apela á la historia ella dirá q' este proyecto es los restos mortales de otro del Gobierno que naufragó, pero que como era preciso aplicarle el palo á alguien, le cayó á Pimentel y á Tumbes.

No tiene razón de ser la supresión de estas aduanas, y yo creo que este proyecto simple y llanamente debe rechazarse para que pase al archivo. No sé qué razón hay para que suprimamos estas dos aduanas, por cuanto á alguien se le ocurrió que debían suprimirse todas las aduanas.

En el dictamen de la Comisión se dice que esas aduanas son chicas y que por lo tanto no deben vivir, pero la de Ilo que también es chica, resulta viviendo, por cuanto un diputado que la defendió y dijo que no debía suprimirse porque servía de entrada al departamento de Moquegua; y yo digo que Tumbes sirve de entrada al departamento de Tumbes. Y no se diga nada de tamaño, porque si Tumbes es chico; Moquegua es más chico, pues no se reduce sino á la palabra "departamento" concretado á la ciudad de Moquegua, que no ha podido ni sostener el ferrocarril de Ilo á Moquegua que se le regaló con rieles, máquinas, etc., porque la producción de ese departamento no alcanzaba á sostener el ferrocarril, y cuando el Gobierno les dijo: les regalamos á ustedes ese ferrocarril, le contestaron muchas gracias, no nos conviene. Si Moquegua es un lugar pequeño, de gente muy amable, digna y trabajadora, Tumbes no lo es menos; si Moquegua es limítrofe y merece la atención del Gobierno porque es la puerta del Sur, Tumbes también es limítrofe y es la puerta del Norte; por la de Ilo entran las mercaderías para los señores de Moquegua, por la de Tumbes entran para los señores de Tumbes; tres mil aquí y tres mil allá viene á ser lo mismo, exactamente lo mismo. ¿Por qué entonces se suprime á Tumbes y no á Ilo? O se suprimen los dos, ó no se suprime ninguno.

Respecto de Pimentel se dice que se le suprime porque no dista sino ocho millas de Eten, y yo digo: por qué no se suprime Eten que no dista sino ocho millas de Pimentel.

Esta es una de esas desgracias que cuando se reparten palos á alguien le caen, y aquí le han caído á Tumbes y á Pimentel.

Creo que este asunto debe concluir rechazando el proyecto perentoriamente.

Si no me fijara sino en el fondo del asunto, no me importaría este proyecto, porque estoy seguro que en julio se rechazará todo esto, porque vendrán contraproyectos y volverán las cosas á su estado normal; pero si hemos de matar hoy lo que se ha de reensitar mañana lo lógico es que no lo matemos para evitarnos el trabajo de volverle á dar vida.

Me ha llamado la atención que Pimentel tenga una importación de soles 385,000, mientras que Eten la ha tenido de soles 100,000 y pico; pero deben haber razones comerciales que ignoro y razones de orden económico importantes: primero cuando se creó el puerto de Pimentel; segundo cuando se le dió el rango de aduana de primera clase, y tercero cuando ha vivido tanto tiempo en esa condición; y si esto es así ¿por qué se pide ahora su muerte como una consecuencia que vá á sufrir de soslayo?

No me parece conveniente que destruyamos así de ocasión lo que se creó por actos deliberados, estudiados y conscientes.

El fondo de este proyecto de aduanas, la base sobre que descansaba no se ha podido saber hasta el día, á pesar del dictamen de la Comisión de la Cámara de Diputados y de opiniones más ó menos explícitas del señor Ministro de Hacienda.

No ha aparecido la razón, pero acostumbrado á levantar el velo que oculta muchas cosas, voy á levantar el que cubre á ésta. Se dice por lo bajo que la razón que ha venido alimentando este proyecto, es el haberse creído que el contrabando es enorme por cuanto hay muchas aduanas, y que reduciendo el número de éstas, el contrabando disminuiría; y bien, si este es el fundamento, lo lógico es que se hubie-

se procurado cerrar muchas de esas puertas por donde se derramaba las rentas fисsales. Pero tanto por los dictámenes de las respectivas comisiones, como por las discusiones por la prensa, se ha visto que el fundamento era falso y que el contrabando no dependía del número de las aduanas sino de una multitud de otras causas complejas. Si el Gobierno tiene medios de limitar el contrabando en el Callao, tiene los mismos medios para limitarlo en Tumbes; y si el Gobierno carece de medios para limitarlo en el Callao, carece con mucha mayor razón en esos lugares; así es que la limitación de las aduanas no conduce á nada, y el mismo señor Ministro se ha convencido de esto; pues dado su carácter tenaz y la manera honrada de sostener sus convicciones, nunca hubiera retirado su proyecto si no hubiera adquirido la convicción de que los fundamentos en que lo apoyaba estaban equivocados: lo hubiera sostenido hasta el último y ese proyecto hubiera muerto en su ley.

Si, pues, no es cierto que porque se supriman algunas aduanas el contrabando disminuya, ¿qué queda en pie del proyecto? Nada.

No conozco el presupuesto de gastos de las aduanas que se han proyectado suprimir; pero cualquiera que él sea, no será tan grande como el de las aduanas de Mollendo y el Callao, porque las aduanas de 3a. clase no tienen tantos empleados, apenas tendrán los suficientes para garantir en los límites de lo garantizable aquí, que no se producirán más contrabandos que en el Callao y en último análisis, no se tratará sino de suprimir á esos empleados; 4 reales al año para nivelar el presupuesto.

Ahora, todo lo que sea oponer obstáculos al tráfico, es debilitar por lo menos las fuerzas productivas del país. Se dice que suprimiendo la aduana de Tumbes, allí está la de Paíta; y yo digo, también está la del Callao; se me dirá que la de Paíta está más cerca y que será menor el daño que se infiera, pero esas mercaderías que tienen que ser desembarcadas, acotadas y despachadas en Paíta para reembarcarlas después á Tumbes, resultan

gravadas con todos estos gastos, equivalentes quizá á un 10 ó 20 por ciento de recargo. ¿Qué crien han cometido los habitantes de esa zona, para que se les imponga este castigo del 20 por ciento? No han hecho nada más ni menos que los otros pueblos del Perú? Y por qué razón se les va á poner en esta condición? Este proyecto, pues, no es fundado ni conveniente, y, además, debilita las fuerzas productoras del país.

Respecto á la aduana de Pimentel, no puedo entrar en muchos detalles, porque no conozco la situación comercial de los pueblos vecinos, no sé si es más conveniente que la de Eten, aunque según sus entradas están en la proporción de 40 á 100. Pero respecto á la de Tumbes hay la particularidad de que éste es un puerto limítrofe; y esto tiene gran significación y por eso yo he apoyado cada vez que se ha tratado de sufragar á sus menores necesidades; siempre lo he apoyado, porque esos puntos, por lo mismo que son limítrofes, demandan toda la justificación, moralidad, acierto y sabiduría del Gobierno, en esos lugares más que en ninguna otra parte; y si pues se teme que en Tumbes, por haber pocos empleados haya más contrabandos, mejórese la condición del personal; pero no se suprima una ventaja que indudablemente, nos conviene, que debe mantenerse porque lo que no entra por la puerta entra por la ventana, y no creo que ganaríamos mucho con que las mercaderías vengan á entrar por el territorio sin pagar derechos. Esto no es conveniente.

Si se tratara de suprimir y cerrar el puerto de un modo absoluto, yo me explicaría, quizá, por no tener el personal necesario se adoptaba una medida monstruosa, pero que en fin las circunstancias la obligaban; pero no me lo explico que quedando la aduana se prohiba simplemente el arribo de cierta clase de mercaderías, que tendrán que ser despachadas por la aduana vecina ocasionando un recargo; esto es todo. ¿Y cuál es el beneficio que sacamos poniendo en esta condición á esos pueblos con semejante medida? Ninguno.

Desde que este proyecto no va á dar, pues, ningún resultado práctico, creo, en conclusión que, debe simplemente rechazarlo el Senado.

El señor **Ward A.**—Voy á decir cuatro palabras para contestar en parte á lo dicho por el señor Capelo. No es cierto el paralelo q' SS. hace entre los departamentos de Tumbes y Moquegua. El puerto de Ilo tiene más desarrollo, porque no solamente sirve para el tráfico de este departamento sino también para el de la parte libre de Tacna, ambos representan una población más ó menos de 40 á 45,000 habitantes; mientras que la población de la provincia litoral de Tumbes, apenas llega á 12,000.

Además, el puerto de Ilo vá á servir de estación sanitaria, como lo ha declarado la ley últimamente aprobada y como lo vá también á ser Payta, y esta es una circunstancia muy importante que hay que tener en cuenta.

Yo era de opinión que se suprimieran todas esas Aduanas propuestas en el proyecto del Gobierno; pero desde que ha venido así ya resuelto por la Cámara de Diputados, naturalmente la Comisión no ha podido hacer otra cosa que aceptar lo resuelto para evitar insistencias y, por consiguiente, la pérdida de tiempo.

En cuanto á los rendimientos, realmente, la entrada de la Aduana de Ilo figura ahora en la estadística con 3,000 libras, no con 3,000 soles, como ha dicho SSa.; y sino ha producido más hasta hoy, ha sido por la facilidad que tiene el departamento de Tacna, en la parte libre, para la introducción de mercaderías por la frontera de Sama, porque el Gobierno de Chile antes de ahora daba facilidades para el intercambio; pero desde que se ha cerrado ese tráfico prohibiendo casi la internación de los productos de esos valles, va incrementándose la entrada de los consumos por el puerto de Ilo, y es probable que produzca en adelante el doble, pero siempre rinde y rendirá considerablemente más que la de Tumbes.

No es posible hacer observación de que se perjudica á dos puertos como Pimentel y Tumbes con la supresión, dando lugar á que se pa-

gue un recargo de 20 por ciento sobre las mercaderías, porque en ese caso están todos los puertos de segunda clase de la República, los que se surten de los puertos mayores; lo único que va á suceder es que se aumenten dos puertos más á los de segunda clase. Si fueran estos dos los únicos puertos en la República que van á sufrir ese pequeño gravamen, que no es ni puede ser jamás de 20 por ciento como SS. afirma, estarían bien las observaciones del H. señor Capelo; pero tenemos una porción de puertos menores, como Quilca, Chala, Samanco, Chimbote, que se surten de las Aduanas limitrofes.

La Aduana de Pimentel, que está á 8 millas de Eten, se le suprime no por que pueda suprimirse á Eten en lugar de Pimentel, sino por que la Aduana de Eten rinde mayor producto, y, debiendo suprimirse una de las dos, hay que suprimirla la que ha dado hasta ahora menor renta.

Por estas consideraciones se convencerá el H. señor Capelo de que es conveniente aprobar este proyecto, porque, en fin, si después de algunos meses la experiencia es fatal para la renta, como ha dicho SSa. y que yo no creo, vendrá la modificación por el Congreso Ordinario, que el H. Senador por Junin pronostica; por consiguiente pido á la H. Cámara que apruebe el proyecto con las modificaciones introducidas por las Comisiones informatas.

El señor **Coronel Zegarra.**—No considero aceptable la argumentación del H. Senador por Moquegua, por que está sosteniendo lo que á todas luces se ve que es una pura y simple transacción, que, como ha dicho el H. Senador por Junin, debemos rechazar en pró de la seriedad y buen nombre del Senado, rechazarla liza y llanamente.

El proyecto que se presentó por el Gobierno sobre supresión de aduanas era un gigante; después de pasar por el cartabón de la Cámara de Diputados nos llega convertido en pigmeo; y aún así, sin razón de ser, porque el objeto que se propuso el Gobierno al presentar ese proyecto fué percibir un aumento de ciento cincuenta mil libras, sobre las entradas corrientes de adua-

nas, con la supresión de algunos puertos, juzgando que esta supresión lo sería de un contrabando cuyos derechos equivaldrían á dicha suma; luego si ese fué el objeto que se propuso el Gobierno, ¿es remedio Excmo. señor, que venga ese proyecto reducido á que se supriman dos aduanas, Tumbes y Pimentel, las que menos cantidades tienen de entradas, las que solo han producido en 1902 una importación de 39,800 libras? ¿En cuanto vá el Gobierno á aumentar las rentas de la nación en el presupuesto general con la supresión tan sólo de estas dos aduanas en lugar de las siete que proponía? En la proporción de las entradas de estas aduanas con las de todas las que se iban á suprimir, lo cual da una suma tan ridícula que no merece el tiempo gastado y el que se gastará todavía en el Congreso en la discusión de este proyecto; lo natural era haberlo rechazado de plano, porque era una mera transacción la que se proponía por la Cámara de Diputados, por medio de la Comisión respectiva en mayoría para reducir á aduanas de segunda clase las de tres puertos; pero aún en la discusión, como ha dicho el H. Senador por Junín, hubo alguien que levantó la voz en favor de Ilo y no se suprimió Ilo: ahora habrá quien levante la voz en favor de Tumbes, y si se consigue probar que es justo que esta aduana subsista quedaría el proyecto reducido á suprimir la aduana de Pimentel; es decir, el proyecto primitivo desaparece, casi por completo, surgiendo en su lugar un artículo sobre almacenes y cobro de almacenaje, que no había tenido el primer proyecto que se presentó,— una transformación completa, sin base alguna sobre que sostenerse.

Creo, Excmo. señor, que debe rechazarse ese artículo primero y con él el proyecto todo; me fundo para ello principalmente en que el puerto de Tumbes, por razones políticas, no debe ser suprimido. Hace tres ó cuatro años, Excmo. señor, que hize presente á esta H. Cámara la deplorable situación que atravesaba esa entonces provincia del departamento de Piura, enteramente desatendida por el Gobierno; alegaba que aquella provincia se encontraba separada de la capital del depar-

tamento de Piura y de las principales poblaciones del río de la Chira por un extenso desierto de más de 50 leguas, que estaba aislada, sin las comunicaciones frecuentes que deberían existir, con tanta mayor razón por ser limítrofe de nuestra frontera Norte.

En diversos años los Senadores por Piura intentaron que se aumentara esa relación constante entre Tumbes y los pueblos del departamento de Piura, y propusieron que hubiera correos semanales, como se ha llegado á establecer; produjeron que se estableciera un telégrafo á la frontera, como en parte se ha hecho, propusieron que se estableciera un servicio, por medio del transporte nacional *Chalaco*, para hacer viajes semanales entre Tumbes y Paíta y que al mismo tiempo vigilara la costa, que es lugar de refugio para contrabandistas, por ser tan extensa y despoblada dicha costa; propusieron que los empleados de aduana residieran en un pontón en el puerto de Tumbes, por que éste se encuentra á 10 ó 12 kilómetros del pueblo de Tumbes y hay que dar aviso cuando llega el vapor, como se acostumbraba antes en nuestros puertos, por un cañonazo; además era difícil encontrar un lugar apropiado para el despacho de mercaderías; llamábamnos, pues, la atención del Gobierno para que se estableciera una corriente de tráfico, una relación constante entre Tumbes y los lugares situados en nuestra frontera, en el resto del departamento; por la sencilla razón de estar Tumbes separado de los pueblos del río Chira por 250 kilómetros de despoblado, mientras que de los pueblos ecuatorianos de Machala y Santa Rosa, etc., solo dista ochenta kilómetros; llamamos la atención sobre el estado de destrucción en que se encontraba la Iglesia y que los habitantes tenían que atravesar la frontera para ir á bautizar á sus hijos, por carecer de un cura que aplicara los sacramentos; en fin se hizo todo lo posible porque se centralizara la atención del Gobierno sobre aquella lejana provincia y para que hiciera cesar su aislamiento y desmoronamiento hacia la vecina nacionalidad.

Por último, Excmo. señor, cre-

yendo que todo esto no fuera suficiente, propuse la creación de la provincia litoral á sabiendas que carecía de elementos necesarios para formar las diversas corporaciones que corresponden á una provincia litoral, firmé, sin embargo, el proyecto y ví con satisfacción su aprobación porque ello entrañaba la acción directa del Gobierno en esa sección territorial, porque era necesaria la creación de esos puestos públicos, para la aduana, para la Junta Departamental y otros, porque así se vigorizaba la acción del Gobierno y se le colocaba en contacto directo; pues bien, después de todos estos esfuerzos viene este proyecto á destruir lo hecho y á dejarlo abandonado, lo que no es posible aceptar, porque no sería la consecuencia lógica de todas las anteriores medidas.

Todas las razones alegadas en favor de Ilo, son perfectamente aplicables en favor de Tumbes; no es su importancia comercial ni sus entradas lo que nos debe obligar á mantener esa aduana, aunque no produjera un centavo deberíamos hacerlo porque es político, porque impulsa la vida política de esa región, porque el Gobierno puede así mejor vigilar la frontera.

En cuanto á la aduana de Pimentel no creo tampoco justo que se suprima: está á la altura de Pacasmayo y no hay razón para tratarla de distinta manera; no es serio como ha dicho el H. señor Capelo que, dentro de muy pocos meses, el Congreso tenga que restablecerla, corrigiendo desaciertos cometidos cuatro meses antes.

De todo el proyecto no queda más que la cuestión almacenajes: el Gobierno puede con mejor estudio presentar un proyecto que dé mejores resultados que los que se obtendrían con lo aprobado por la H. Cámara de Diputados, modificado por la Comisión, y, que indudablemente requiere un estudio más detenido.

El señor Carmona.—Yo he opinado siempre que Tumbes ó Ilo no tienen razón de tener aduanas de 1.ª clase; son puertos casi abandonados, de insignificante comercio, y por consiguiente se importa por ellos muy pocas mercaderías que vengan del extranjero afectas á de-

rechos; en cambio, es por ellas por donde se hace el verdadero contrabando; suprimiéndolas no se necesitará sino policía que cuide la costa, mientras que existiendo aduana de 1.ª clase en esos puertos y teniendo las naves el derecho de desembarcar en ellos mercaderías extranjeras, el contrabando es positivo; luego el remedio es suprimir esas aduanas de 1.ª clase.

El Senado debe saber que por la costa de Tumbes se contrabandean las mercaderías que van á Piura y Lambayeque, vendiéndose públicamente por gentes que hacen el viaje por tierra con sus pacotillas.

Si yo he firmado el dictamen aceptando lo aprobado en la Legisladora en lo que se refiere á Ilo, es porque el tiempo es estrecho y no deseo interrumpir la ley; pero mi verdadera opinión es que también debía suprimirse Ilo, que está casi en las mismas condiciones que Tumbes. Respecto de la de Pimentel debo principiar por decir que no tengo interés personal en favor ó en contra de la existencia de esa aduana como de 1.ª clase, y que lo natural sería dejarla como está; pero como no debe haber más que una sola aduana de 1.ª, porque Eten y Pimentel sirven á las mismas poblaciones, que están unidas por ferrocarril, y Eten tiene la ventaja de tener un muelle y de que su línea vaya á todos los pueblos del departamento, hay que pronunciarse por la preferencia de Eten como de 1.ª, dejando á Pimentel como de 2.ª.

También debo hacer notar á la Cámara que la estadística de 1902 se diferencia mucho de la de 1903, porque los comerciantes importan cada día menos por Pimentel y las compañías de vapores han suprimido sus escalas, prefiriendo Eten por tener mejor servicio. Yo tendría mucho gusto de que Pimentel se quedara como puerto mayor también, pues así tendría mi departamento dos aduanas de 1.ª clase; pero si ello no es posible, la elección no es dudosa.

El señor Rodolfo.—Excmo. señor: Cuando el Poder Ejecutivo presentó su proyecto sobre aduanas, se encontraron en presencia dos sistemas: uno, el del Poder Ejecutivo era este: los puertos sirven para cobrar los impuestos; otro, el de

las poblaciones era este: los puertos sirven para la introducción de las mercaderías; que el Gobierno cobre como pueda sus impuestos, pero que no interrumpa la entrada de la civilización en la forma comercial que es la más eficaz, que deje abiertas todas las puertas que naturalmente tiene cada departamento.

Ambas teorías eran sostenibles; por un lado se veía que era necesario buscar rentas para el Erario público, pero por el otro se veía que los pueblos tenían un interés legítimo de no ser perjudicados.

La acción de los pueblos rompió el equilibrio en contra del proyecto, y de las siete aduanas que se iban a suprimir sólo quedaron suprimidas tres; después la Cámara de Diputados ha creído conveniente dejar una más, no suprimiéndose ya sino dos, que son las de Tumbes y Pimentel.

El señor Coronel Zegarra nos ha dicho ya bastante sobre la importancia de Tumbes y la inconveniencia de su supresión, el señor Carmona ha hecho observaciones relativas á contrabandos posibles para la introducción de mercaderías de procedencia extranjera á los departamentos de Piura y Lambayeque. La verdad es que S.Sa. no me ha convencido á pesar de su práctica comercial y conocimientos en la materia: creo que está equivocado, pues me parece difícil que existiendo ó no puerto mayor en Tumbes, pueda ser entrada de contrabandos para Paíta y Lambayeque. no concibo como se hacen esos desembarques y reembarcos y como teniendo la mercadería un origen sospechoso, tratándose de reembarco de mercaderías que no son nacionales para Eten y Paíta, se reciban ahí esas mercaderías que vienen de un puerto infestado, por cuanto en él se hacen contrabandos por sistema, á menos que se vengán por tierra desde Tumbes hasta Paíta, que están separados por grandes desiertos, ó hasta Lambayeque, lo cual no se concibe. Pero no quiero detenerme á argumentar sobre la conveniencia de no suprimir á Tumbes, pues éste está defendido por los mismos argumentos que se han tenido á favor de

llo, como que están en condiciones enteramente análogas; pero, sí, me quiero detener respecto de la supresión de Pimentel.

Se habla mucho de la superioridad de Eten sobre Pimentel, superioridad que yo no encuentro, y lejos de eso deduzco, de los documentos que han servido de apoyo á las Comisiones de la Cámara de Diputados, que Pimentel es superior á Eten. En los números que han servido de base á la Cámara de Diputados para su dictamen, se encuentra que por la aduana de Eten se ha importado en 1902 un millón nueve mil ochocientos veintitres soles, que han producido como derechos ciento noventa y ocho mil setecientos setenta soles, y la importación de Pimentel fué en ese año de S. 385,564 con un rendimiento de S. 118,270; y yo encuentro en estos números una inmensa ventaja á favor de Pimentel.

El señor Carmona ha dicho que solamente se introduce por Pimentel cierta cantidad de mercaderías, y, sin embargo, se vé que entre la producción de Eten y la de Pimentel no hay sino una diferencia de cuarenta por ciento á favor de Eten, tomando las cifras absolutas; pero si examinamos las cifras relativas, la ventaja está á favor de Pimentel. Eten ha introducido mercaderías por valor de 1.009,823 que han producido S. 198,770, es decir, que se ha cobrado sobre la importación el 19 por ciento; en Pimentel se han importado mercaderías por valor de S. 385,564, con una producción de 118,270 soles. Quiere decir, pues, que la aduana de Eten sólo ha recibido el 19 por ciento de las mercaderías importadas y la de Pimentel el 30 por ciento; y aquí hay que llamar la atención sobre otras cifras, pues si examinamos lo que han producido las aduanas de Salaverry, Pisco y Pacasmayo, vemos que es aproximadamente el 30 por ciento sobre el valor de lo importado, es decir, lo mismo que ha producido Pimentel; mientras que Eten no ha producido sino el 19 por ciento. ¿Y cómo se puede explicar esta diferencia? ¿qué clase de mercaderías se importando por Eten que pagan tan pocos derechos? Quiero desde lue-

go suponer que no hay contrabandos ni irregularidades de ninguna clase, pero si la importación de S. 1,009,823 ha producido en Eten el 19 por ciento, y la de S. 385,564 ha producido en Pimentel el 30 por ciento, es claro que las mercaderías introducidas por Pimentel son más finas; así es que prescindiendo del producto bruto, no cabe duda de que las mercaderías por valor de un millón y pico de soles introducidas por Eten representan, en bultos, tres veces más que las importadas por Pimentel, ocasionando por lo mismo á la aduana mucho mayor gasto para el servicio de movilidad, etc. en Eten que en Pimentel.

Todo esto está manifestando una cosa. Cuando el Ministro de Hacienda presentó su proyecto de supresión de aduanas, calculó un aumento en los derechos, teniendo por lo tanto un interés fiscal explicable, pero nada más; y cuando las comisiones de la Cámara de Diputados han dado su dictamen no han estudiado nada, y nos han dado aquí unas cifras que manifiestan que esto no es un proyecto serio, que no se puede sostener y que el Senado no estará á la altura de su circunspección si aprobara este **marracho** que se le ha remitido en **revisión**.

Respecto á los ferrocarriles de Eten y de Pimentel, conocida es la rivalidad y antagonismo de las dos empresas que establecieron esos ferrocarriles; ahora el señor Carmona dice que esas dos empresas están concentradas en una mano; yo no tengo noticias exactas de la propiedad de esas líneas, y aunque sé que tienen algo de común las empresas, en viendo que tienen también algo de diversas. Esos ferrocarriles se establecieron hace muchos años. Un señor Muro quiso á todo trance establecer un ferrocarril en Pimentel en contra de un señor García que quería establecerlo en Eten: hubo con este motivo una gran lucha, y mientras el ferrocarril de Eten ha recibido toda clase de apoyo fiscal, el de Pimentel no ha tenido ese apoyo, y sin embargo de eso, la aduana de Pimentel ha competido con la de Eten, y yo no sé que es lo que ha pasado en el año 1903; pero de-

bemos tomar los promedios de años anteriores, y, en ellos se verá que las ventajas han estado del lado de Pimentel.

A este respecto debo decir al señor Carmona que, puesto que ha manifestado que le es indiferente que subsista un puerto ú otro, no debe defender la supresión de Pimentel para favorecer á Eten.

En definitiva, puede ser que en el fondo este plan tenga algo bueno; pero no lo ha demostrado el dictamen de la Comisión de la Cámara de Diputados, ni tampoco la Comisión del Senado que se encuentra en el mismo caso, y no debemos adoptar un plan que, como decía el señor Capelo, no hace honor á la laboriosidad de la Cámara, especialmente á la Cámara madura por la edad; y no estaría bien que sancionásemos este proyecto que no va á producir ningún buen resultado.

El señor Ward, nos decía, que si este proyecto era malo, dentro de pocos meses se derogaría la ley; pero como no es posible que tratándose de leyes fiscales se acepte la teoría de que una ley dada, si resulta mala á los cuatro meses, puede derogarse, ¿cuál sería entonces el prestigio del cuerpo legislativo? El es una entidad que dice á la nación: yo interpreto tu voluntad conforme á la justicia y con el bien de todos; es en cierto modo una entidad infalible, para los pueblos que tienen que verla con todo respeto.

Tratando ahora de la segunda parte, vemos que ese 2o. artículo tiene por objeto el restablecimiento del impuesto llamado de movimiento de bultos, que se propone aquí con el nombre de almacenaje, pero que se establece con analogía al movimiento de bultos; y digo con analogía al impuesto de movimiento de bultos, porque tiene la misma base antipática de él, base que lo hizo odioso porque es hasta antieconómico; pues grava de un modo igual á todos los individuos. Así un cajón que contiene sederías paga exactamente lo mismo que otro que sólo contiene algodones, y, por consiguiente, se grava al dueño del algodón y al consumidor de los algodones que constituyen la clase menesterosa de la población, con

un impuesto igual que á los que consumen sederías que son la gente rica.

Yo no hago distinciones entre ricos y pobres; pero, sí, sostengo que deben cobrarse los impuestos, en proporción á las facultades de los contribuyentes y que no se debe cobrar el mismo impuesto al pobre que al rico.

La Comisión del Senado ha modificado el artículo, fijando 4 milésimos de impuesto mensual, que viene á ser el 5 por ciento sobre el valor de la mercadería. El impuesto de almacenaje, en la forma propuesta por el Ejecutivo, es verdaderamente desigual, pero es practicable, y en la forma propuesta por la Comisión, puede ser más aproximado á la igualdad, pero resulta más gravoso y de difícil realización, porque es muy difícil comprobar lo que realmente contiene un cajón; eso está bien cuando se trate de cobrar artículos de cierto valor; pero siempre resulta un impuesto demasiado fuerte, porque es mucho el 5 por ciento anual. Además, esto va á dar un resultado muy exiguo: se ha calculado el producto en libras 9,000 al año; y como se ha calculado el rendimiento de las aduanas en libras 800,000, esto vendrá á representar el uno por ciento, cosa insignificante que no merece se dé una ley especial con este objeto. Si es conveniente modificar el impuesto de almacenaje, porque no cubre los gastos que demanda al Ejecutivo, debe remitirse otro proyecto mejor estudiado, que satisfaga como es debido las necesidades que se tratan de llenar con el presente.

En resumen, Excmo. señor, debe presentarse un proyecto mejor estudiado que el actual, que tampoco produce resultados fiscales; y, que, además, es odioso, por lo que creo que la Cámara no debe admitirlo.

El señor Carmona.—Excmo. señor: He pedido la palabra para hacer una rectificación.

No he tenido la suerte de que el H. señor Rodulfo me entendiera, respecto del contrabando que se hace en Tumbes; por ese motivo ha dicho S.Sa. que era absurdo creer que por tierra vengan las mercade-

rias hasta el departamento de Lambayeque.

[El señor Rodulfo.—Yo no he dicho eso].

El señor Carmona.—(continuando). Pero vuelvo á asegurar á S.Sa. que se hace contrabando por allí y que viene por tierra, no sólo á los departamentos de Piura y Lambayeque sino hasta el de La Libertad, pasando por todas las poblaciones de Olmos, Jayanca, Motupe, Ferreñafe y Chiclayo, vendiéndose por todos esos lugares mantas de la China, pañuelos de seda y multitud de otros objetos de valor que son contrabandos, y que vienen por tierra sin necesidad de volverse á reembarcar por Paita, porque eso daría lugar á que fuesen descubiertos los contrabandos. Esto explica el bajo precio en que se venden esas mercaderías.

Respecto á las aduanas de Pimentel y Eten, vuelvo á repetir, que yo no tengo el menor interés, en que se suprima la aduana de 1a. clase de Pimentel, y que, al contrario, he opinado porque subsista también en esa categoría, y que vería con gusto el que hubieran dos aduanas en mi departamento.

Cuanto al rendimiento, la aduana de Pimentel produjo £ 38,000 en 1902 y la de Eten ciento y tantos mil, y respecto al servicio de ambas, eso dependerá del modo cómo las reglamente el Gobierno y del personal que maneje esas aduanas en sus respectivas categorías de 1a. y de 2a.

Refiriéndome á lo que acaba de decir el H. señor Rodulfo con motivo del pago por el servicio que se hace en los almacenes de depósito, debo decirle que la Comisión, ha tenido en cuenta muchas de las razones, que acaba de expresar S.Sa., por cuanto no nos pareció bien que se pagara tanto por cada bulto, eso lo conceptuamos injusto y por lo mismo hemos propuesto que se pague 4 milésimos por cada libra peruana, al mes, ó sea más ó menos, como decía S.Sa. el 5<sup>to</sup> al año, cosa que me parece más racional y que debe dejarle al Fisco algún provecho.

No convengo con el H. señor Capelo en que se aplaze esta ley para la próxima legislatura, porque de-

bemos de una vez declarar lo que deben pagar por almacenaje las mercaderías para que se considere su ingreso en el Presupuesto General de la República; de otra manera habrá déficit, porque el Gobierno calculó once mil libras por la producción de almacenaje en las aduanas, y según lo que nosotros hemos modificado serán £ 9,000 más ó menos, lo que está al rededor de esa cifra.

Por eso nos hemos pronunciado en ese sentido y no por el movimiento de bultos. Aplazar esto sería, pues, perjudicar al Fisco impidiendo la aprobación de un artículo que los mismos comerciantes lo creen justificado.

El señor Alvarez Calderón.—Excelentísimo señor: Se han hecho ataques en términos que no me parece exagerado calificar de enfáticos á este proyecto, como si realmente se tratara de un asunto de suma gravedad, y se ha creído que tanto la Comisión del Senado como la de la Cámara de Diputados, han tratado con suma ligereza algo que era fundamental. Yo disto de esa opinión y creo que el asunto, felizmente, es muy sencillo, y que la Cámara lo puede resolver con acierto, dictando una medida útil, que no ataque ningún interés legítimo, que se deba conservar.

Dice el H. señor Coronel Zegarra, y con mucha razón, que el proyecto actual, en los términos á que ha quedado reducido, es un pigmeo derivado de un gigante, que presentó el Gobierno. Es comparación muy acertada, y participo de la misma opinión; pero no porque sea un proyecto reducido, acaso insignificante, y que deriva de un proyecto que despertó intensamente la emoción pública, carece de utilidad y conveniencia, y en este sentido estoy en desacuerdo con SSA.

Alguna razón se ha tenido en la ley del servicio aduanero para establecer jerarquía en las aduanas; para establecer en la República aduanas de primera clase, de segunda y simplemente caletas habilitadas.

Las aduanas son oficinas esencialmente fiscales, que no tienen más objeto que recaudar la renta aduanera; por consiguiente su categoría tiene que corresponder al

movimiento comercial del puerto. ¿Sería natural, en una administración ordenada crear aduanas de 1.ª clase en puertos donde no hubiera movimiento mercantil? ¿Se puede suponer que las aduanas son elementos, no diré colonizadores porque no sería apropiada la palabra, pero sí de desarrollo político y nacional? ¿Donde realmente no existe corriente comercial, pueden las aduanas por su simple existencia crearse movimiento comercial? Evidentemente que nó. En mi opinión, las oficinas que tienen por objeto recaudar rentas tienen que estar dotadas del personal y de los elementos necesarios á la renta que recaudan; y donde no hay renta que percibir, donde no hay corriente comercial, es absurdo tener aduanas de primera clase.

A esto se reduce el proyecto. ¿Pueden sostener los impugnadores del dictamen que deba mantenerse una Aduana de primera clase, con numeroso personal, correspondiente á una corriente comercial, suficientemente importante, en un puerto donde en el curso de un año no se ha introducido mercaderías sino por valor de 13,000 soles y que no ha producido como renta de Aduana en todo un semestre sino S. 631?

Este es el problema. Las demás consideraciones son frases de propósito efectista; pero en los asuntos económicos, los numeros constituyen argumentos formidables, y no es posible que se sostenga en vista de ellos, que deba mantenerse Aduana de primera clase y gastarse diez mil y tantos soles al año en un puerto que rinde la cantidad indicada.

Respecto á la Aduana de Ilo existen las mismas consideraciones, y á mi modo de ver, hizo bien la Cámara de Diputados cuando suprimió Ilo de la lista de Aduanas de primera clase; pero hubo una reconsideración, que no se fundó simplemente en el hecho de que un representante la pidiese, sino en otra consideración que ha inducido á la Comisión á aceptarla, y es la siguiente. se ha resuelto por el Gobierno de acuerdo con las Cámaras, establecer un servicio sanitario, á fin de abolir el absurdo sistema de las cuarentenas, en el extremo nor-

te y en el extremo sur de la República, y se ha escogido con acierto á Ilo como lugar de estación sanitaria del Sur, porque la bahia de Ilo reúne condiciones especiales para ese servicio: es una bahia muy mansa, cerrada y que tiene buenas condiciones; no sucede lo mismo con Tumbes. Las explicaciones que ha dado el H. señor Zegarra manifiestan hasta que punto sería absurdo establecer estación sanitaria en Tumbes; es un puerto que dista 18 millas de la población, y esta misma circunstancia pone en evidencia todos los inconvenientes, todo el peligro de establecer el derecho de importar mercaderías extranjeras por Tumbes, mercaderías que probablemente no pasarán por la Aduana, desde que es un puerto que no puede ser bien vigilado.

Aquella consideración es lo único que ha podido inducir á la Comisión para recomendar que se sancione lo aprobado por la Cámara de Diputados, manteniendo á Ilo como Aduana de primera clase, por que un puerto que produce por derechos de Aduana solo S. 8,568 y cuesta 8,000 y tantos soles no debe ser puerto mayor.

Voy á tratar del tercer punto: del sacrificio, como dice el H. señor Capelo, de Pimentel. Las cifras que arroja la estadística de la administración de Aduanas no autorizaría á que se suprimiera esta Aduana, dejando subsistentes las de Pacasmayo y Pisco, que con poca diferencia, tienen el mismo movimiento que la de Pimentel; pero la circunstancia de hallarse al lado de Eten, de cuyo puerto está separado solo por ocho millas, (nó leguas como se dice en el dictamen de la Cámara de Diputados) autoriza su supresión. Dos puertos que están á la vista, uno de otro, hacen nacer la necesidad de elegir entre los dos cuál debe subsistir, á fin de no mantenerse, sin beneficio para el público, dos aduanas de la. clase y la razón natural aconseja dejar subsistente á Eten no solo porque produce mucho más, á pesar del cálculo del H. señor Rodolfo que voy á contestar, sino porque solo por él puede hacer un servicio completo.

El puerto de Eten tiene un muelle y el de Pimentel nó; en Pimentel

es casi imposible el desembarque de cierta clase de carga, por ejemplo, las grandes maquinarias para ingenios de azúcar, que son numerosos é importantes en ese departamento; esas piezas de maquinaria pueden movilizarse con mucha mayor facilidad por Eten, porque hay allí muelle y servicio de lanchas que no existen en Pimentel. Después, como explicó muy claramente el H. señor Carmona, la empresa del ferrocarril de Eten, comunica á todos los valles del departamento; tiene un ramal que va por un lado hasta Pátapo y por el otro á Ferreñafe, mientras que el de Pimentel llega solo á Chiclayo, y no sirve sino para atender á los comerciantes de esa ciudad.

La razón esencial de la existencia de estas dos aduanas, no ha sido sino la lucha que durante muchos años ha existido entre las dos empresas de ferrocarriles; pero hoy estas dos empresas se han refundido en una sola, y por consiguiente la reducción á segunda categoría de Pimentel no beneficia ni perjudica á nadie, y el departamento quedará tan bien servido con Eten sólo, como lo estaba antes con las dos.

Dice el H. señor Carmona que el movimiento en la aduana de Pimentel en 1903, ha disminuído mucho, y es natural; existiendo ahora solo una empresa del ferrocarril ya no hay lugar á la competencia, y los comerciantes buscan solo la comodidad que les ofrece el puerto de Eten.

El proyecto responde, pues, á una verdadera conveniencia, no sólo por la ventaja de economizar algunos sueldos, sino por la necesidad fiscal de impedir el contrabando, fácil hoy, por la admisión legal de mercaderías extranjeras en puertos que, como Tumbes, no son abastecedores de grandes zonas consumidoras, de difícil vigilancia y de los que pueden introducirse á otros departamentos de manera incorrecta, y con grave perjuicio de los intereses fiscales. Es este el motivo que han tenido las Comisiones para opinar como lo han hecho; no es un medio de transacción, porque con la misma independencia con que abogaron porque se rechazara

el proyecto en lo referente a las otras aduanas, habrían sostenido á estas. No hay, pues, razón para calificar la medida que propone una simple transacción. Ya el H. señor Capelo lo ha dicho; el Ministro de Hacienda ha manifestado un carácter tan entero en estos asuntos, que probablemente hubiera preferido el rechazo de todo su proyecto que una aprobación parcial, si la reducción de estas dos aduanas no respondieran á una verdadera necesidad fiscal.

La observación del H. señor Rodolfo respecto al rendimiento de la aduana de Eten, es digna de llamar la atención; no se encuentra razón que la explique, pero debo solamente advertir que eso sólo se nota en 1902, en los anteriores la proporción ha sido de 30 por ciento más ó menos, que es lo normal; pero es imposible para la Comisión del Senado, como lo ha sido para la de la Cámara de Diputados, dar una opinión al respecto.

■ En conclusión, yo creo que no vale la pena de mantener dos aduanas principales á ocho millas de distancia, en un departamento cruzado por ferrocarriles; debe suprimirse una escogiendo la que dé menos rendimiento y esa es la de Pimentel.

El señor Rodolfo.—Pido la palabra.

El señor Presidente.—Siendo la hora avanzada queda SSa. con la palabra acordada para la sesión de mañana, suplicando á los señores Senadores, se dignen concurrir á la hora de reglamento.

Por la redacción.

BELISARIO SÁNCHEZ ZÁVILA.

27a. sesión del jueves 10 de marzo de 1904

PRESIDENCIA DEL H. SEÑOR  
ASPÍLLAGA.

Abierta la sesión con los Honra-  
bles Señores Senadores:

|                |                 |
|----------------|-----------------|
| Elguera        | Irigoyen        |
| Icaza Chávez   | Carmona         |
| Morzán         | Puente          |
| Samanéz        | Otoya           |
| Ramos Ocampo   | Valderrama      |
| Tester         | La Torre Bueno  |
| Moscoso Melgar | García          |
| Morote         | Almenara        |
| Ruiz           | Seminario       |
| Villanueva     | Coronel Zegarra |

Peralta  
Luna  
Orihuela  
Pacheco C.  
Hermosa  
Inganza  
Rodulfo  
Alvarez Calderón  
Capelo

Escudero  
García Calderón  
Molina  
Ward A.  
Ward J. F.  
Noblecilla  
Bernaes y  
Bezada  
Secretarios

*Se dió cuenta:*

De un oficio de S. E. el Presidente de la H. Cámara de Diputados, mandando en revisión el proyecto del Ejecutivo, por el que se dispone que los concejos municipales encarguen á la oficina que recauda los impuestos fiscales internos, el cobro de los productos que comprende el ramo local del mojonazgo.

A las comisiones de Gobierno y Auxiliar de Hacienda.

De otro de los señores Secretarios de la misma Cámara, recomendando á solicitud del señor Alvarez Calderón, se envíe al Ejecutivo el presupuesto departamental de Lambayeque para el año en curso, con el fin de que sean debidamente atendidos los servicios que en él se designan.

S. E. expuso que se permitía con asentimiento de la H. Cámara, disponer se remitiera al Ministerio de Hacienda el presupuesto aludido junto con todos los demás departamentales que estaban ya aprobados, como era de práctica, con excepción del departamental de Lima que estaba para revisarse en la Cámara colegisladora.

Antes de la orden del día, á solicitud del señor Coronel Zegarra, y previas las indicaciones de los señores Ward A. y Elguera, se acordó reiterar el pedido formulado por el señor Orihuela, referente á que el señor Ministro de Hacienda remita, no á esta H. Cámara como lo solicitó SSa., sino á la de Diputados, la relación del monto á que ascienden los nuevos impuestos, con inclusión del producto de la aduana de Iquitos, de conformidad con la nueva tarifa, todo con el fin de que la H. Cámara de Diputados balancee el presupuesto general, y una vez aprobado por ella lo remita al Senado para su revisión, y poder pasar cuanto antes al Ejecutivo el presupuesto de la República para su promulgación, sin perjuicio de que el Ministerio remita á esta H.