

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.

Cámara, una relación igual del monto de los nuevos impuestos.

ORDEN DEL DÍA.

PROYECTO SOBRE REDUCCION DE ADUANAS

Continuó el debate que quedó pendiente en la sesión anterior en que quedó con la palabra el señor Rodulfo.

El señor Rodulfo.—Excmo. señor: Consideraba que ayer se había dicho cuanto había que decirse en el asunto en debate, y sólo había pedido la palabra para hacer algunas rectificaciones á los conceptos emitidos por los señores Carmona y Alvarez Calderon.

Respecto al señor Carmona, tenía que hacerle una corta indicación. El se ocupó esencialmente de la aduana de Tumbes y de los contrabandos que podían hacerse por esa aduana, y SSA. había entendido que yo me inclinaba á creer que los contrabandos se hicieran por la vía marítima; pero yo he hablado de que los contrabandos por Tumbes, ya sean por la vía marítima ó por la terrestre no era inconveniente para los contrabandistas hacerlos en grande escala. SSA. dijo que tenía conocimiento de esos contrabandos y que había visto mercaderías que habían pasado, y estaban á la venta sin haber pagado los derechos. La verdad es que yo no me explico cómo ha visto SSA. que las mercaderías que ha encontrado en los distritos de Lambayeque y Chiclayo tuvieron su origen en el contrabando, porque es natural que los contrabandistas tengan deseos de ocultarlo; yo no me ocupo de detalles en este asunto, y lo que he querido decir es, que el contrabando hecho de ese modo no puede tener una importancia tal, que afecte de manera directa las rentas fiscales.

Yo creo, desde luego, que el contrabando se hace, pero en muy pequeña escala. En las novelas se cuenta que hay individuos del ínfimo pueblo que hacen grandes esfuerzos para efectuar el contrabando, como en España, por ejemplo, donde el contrabando se ha hecho á balazos, exponiéndose los contrabandistas á que los maten. Todo eso es posible, pero como he di-

cho, aquí no afecta á las rentas fiscales, porque bien se comprende que un contrabando hecho por tierra para Paíta ó Lambayeque, entrando por Tumbes, es muy difícil, porque es fácil vigilar esos arenales. De manera que no le sería costoso al fisco vigilar é impedir esos contrabandos, si creyera que ellos causaban daños de importancia á las rentas nacionales.

Es verdad que se gasta en la aduana de Tumbes, conforme á los datos presentados por el Ministerio de Hacienda, diez mil y tantos soles, siendo así que la aduana no ha producido sino seiscientos ó setecientos soles; pero habría que preguntar qué disminución se vá á hacer en esos gastos; por que si bien no se permitirá que las naves importadoras desembarquen mercaderías en Tumbes, siempre tendrá que existir un servicio de aduana tanto para la importación de petróleos y otros artículos, cuanto porque siendo Tumbes un lugar fronterizo, es necesario vigilar las mercaderías que pudieran introducirse de las repúblicas colindantes. Así es que esa economía no sería sino de una parte, y muy pequeña, de esos diez mil soles.

En todo caso, como ha dicho bien el señor Capelo, este es un gran parto de los montes; no es un ratón el que viene á suprimirse con el puerto de Tumbes, sino un microbio, y á veces por matar el microbio se mata á quien lo lleva. Así es, pues, que á este respecto, no tiene valor el argumento que se ha hecho.

Insisto, pues, en considerar que el problema que nos ha propuesto la Cámara de Diputados, y que ella ha resuelto en un sentido, nosotros no debemos resolverlo en el mismo, porque no se nos ha dado razones para ello.

Hay que partir de este hecho; el proyecto en debate no es el proyecto del Gobierno; el Gobierno presentó un proyecto de importancia tal, que hacía aumentar las rentas por vía de desarrollo, y no de economías, en un millón quinientos mil soles; y el señor Ministro de Hacienda me ha dicho que pensaba que eso podía llegar hasta tres millones de soles; pero los pueblos de

la costa del Perú pensaron que esto les haría grandísimo daño, é hicieron, no un expediente comprobatorio del daño que sufrirían, sino que hicieron una especie de actas plebiscitarias, lo mismo que si hubieran dicho: no queremos que haya tal Presidente de la República, la Junta Nacional está procediendo en mal sentido; ó queremos que el Gobierno haga tal cosa y no tal otro. Emplearon, pues, más el argumento de su no querer, que el de los razonamientos fundados. Yo he sido siempre partidario de los pueblos, y me he inclinado á creer que el sistema propuesto por el Gobierno no era bueno, pero no creí que se debía desechar su proyecto, sino después de probar que el beneficio que con él se buscaba, no correspondía al daño que se hacía.

La Cámara de Diputados no ha estudiado bien este punto, sino que ha cortado por lo sano proponiendo solo la supresión de estas dos aduanas.

El señor Alvarez Calderón, así como el señor Carmona, y otros, nos dicen que la aduana de Pimentel sería tan buena como la de Eten; pero que estando la una tan cerca de la otra, de lo que se trataba era de optar entre una de ellas, y que se había llegado á la conclusión de que la que se debía suprimir era la de Pimentel. Yo dí ayer algunas razones de bultos para manifestar que el hecho era dudoso; que no era cierto que se hubiese demostrado que la Aduana de Eten era preferible á la de Pimentel; y debo manifestar que yo no tengo en esto interés de ninguna clase, apenas conozco de nombre esos puertos, y no tengo en ellos relaciones ni intereses.

Examinando las cifras presentadas por el Ministerio, me encuentro que lo producido por las importaciones de las Aduanas de Eten y Pimentel manifiestan mucha mayor regularidad y orden en Pimentel que en Eten. No sé la causa, pero ese es el hecho. He examinado las cifras y encuentro en lo correspondiente á Salaverry que la relación que hay entre la importación y lo producido para el fisco está entre un máximo de 29 por ciento y un minimum de 23 por ciento, siendo

la cifra para cada año las siguientes: (leyó).

En la Aduana de Pisco tenemos resultados más importantes: ahí aparece que en el primer año ha habido una producción de 39.17 por ciento, mucho mayor que la de Salaverry y que la de Eten.

Mientras tanto Eten solo ha producido el 35 por ciento, en seguida el 33, después el 25 y por último el 19; es decir menos del 20 por ciento; mientras que Pacasmayo ha producido el 30, después el 37, y así todas las demás han ido produciendo proporcionalmente. ¿Qué significa este desequilibrio? Esta falta de proporcionalidad entre las importaciones? Vámos á verlo.

Hay varios medios de comprobar las internaciones, no solamente por las Aduanas; las facturas consulares son elementos también de control, que se remiten á las oficinas é indican las cantidades de mercaderías internadas, despachadas por los cónsules; y evidentemente que no son sólo las Aduanas las que lo saben, sino también el Ministerio de Relaciones Exteriores y el Ministro de Hacienda. Estos Ministerios saben también la cantidad de las mercaderías importadas; y una misma cantidad de mercadería importada, puede dar como resultado menos derechos; por ejemplo: si en Salaverry se hiciese cierta clase de consumo más barato, por ciertas condiciones especiales y de medios de fortuna, el tanto por ciento de los derechos será menor. Aunque yo no tengo motivos de ninguna clase para conocer el movimiento comercial de estos puertos; se me ha hablado de ciertos artículos que se importan por Eten, y que no pagan derechos; como por ejemplo: las maquinarias para las instalaciones de los ingenios de caña; pero precisamente este argumento empleado contra Pimentel, es contraproducente; porque en los últimos años la única maquinaria valiosa, importada por esos puertos, para esos valles, fué la maquinaria destinada para la hacienda Tumán, y se introdujo por Pimentel; y recuerdo este hecho, porque se promovió sobre él una cuestión muy ruidosa, á consecuencia de las desavenencias que habían entre las

sociedades que fomentaban, los negocios de los ferrocarriles de Eten y Pimentel; y como los propietarios de Tuman, tenían intereses en el ferrocarril de Pimentel no quisieron importar su maquinaria por el puerto de Eten.

Por lo demás, no solamente, por Eten se conducen maquinarias á las haciendas azucareras: sabemos perfectamente que por el puerto de Pacasmayo se hace lo mismo; que el puerto de Salaverry está en las mismas condiciones, y que lo mismo pasa en el puerto del Callao, del que se sirven también grandes valles azucareros.

Pero en fin, aquí la introducción de las maquinarias no tiene gran importancia, dada la inmensa importación de otros artículos que se verifica por este puerto. De todo esto saco yo, Excmo. señor, como consecuencia, que, la Cámara no tiene datos suficientes sobre este asunto; que no existen estudios sobre el particular, y que si existen algunos estudios, éstos son tan incompletos, que no le permitirán á la Cámara llegar á una conclusión; y que no sé como la Cámara de Diputados ha dado una solución, cuando en esta clase de materias, y sobre todo, en asuntos del orden administrativo, las conclusiones deben ser perfectamente definidas, como resultado de un estudio bien detenido, y no deben estar sujetas á que lo que hoy es verdad mañana sea mentira, y á que, como decía el señor Ward, si hoy son 200 mañana serán 500.

No se puede dar leyes de esta clase, esto sería lo mismo que si el Poder Ejecutivo nos mandase un proyecto de reformas judiciales diciéndonos que todo el procedimiento escrito es perjudicial y atrasado como que tiene 150 años de existencia, y que es necesario introducir un procedimiento distinto, que acelere la administración de justicia, y de un proyecto que contiene 2,000 artículos destinados á cambiar el procedimiento escrito, la Cámara de Diputados solo se ocupase de tres ó cuatro artículos del proyecto, y así lo enviase al Senado para que se pronunciase sobre él.

No, señor, no es posible llegar sobre este proyecto á conclusiones

terminantes; no creo que se trate aquí, ni de anarquistas, ni de dictatoriales, en que el Gobierno tenga que subvenir á las necesidades de todos, ni que se trate de hacer prevalecer unos intereses privados sobre otros.

Si con este proyecto se ha pensado que efectivamente se iban á incrementar las rentas públicas, sin más que suprimir tres ó cuatro puertos, hay necesidad de demostrarlo, y si no se puede, si no se tienen los datos, si la Cámara no ha estudiado el asunto, y si el mismo Ministro de Hacienda, no ha podido refutar los argumentos, porque él mismo no lo ha estudiado bien; ¿cómo vamos nosotros á dar una solución, que se resentiría de la falta de luces y de base exacta para formularla, si ya estamos en el mes de Marzo, y dentro de cuatro meses comenzará la legislatura ordinaria?

¿Y qué se le dirá al Ministro de Hacienda? ¿Qué venga á traer su proyecto modificado ó bien fundado? No señor, no nos vamos á ocupar todos los días de Aduanas. Esto ha levantado una polvareda hace tres ó cuatro meses de mala índole. ¿Cómo vamos dentro de seis meses á tratar la misma cuestión? Mientras tanto si el asunto está simplemente iniciado, en la legislatura entrante ese millón y medio tan lindo, que no es posible que se deje perder, nos ocuparemos de ella y no permitir que se convierta en la supresión de la Aduana de Tumbes y dar una preferencia que no está justificada á Eten sobre Pimentel.

Convengo en no resolver la cuestión en una forma definitiva de rechazo ó aprobación, aplazarla es lo mejor. Así se resuelve la cuestión en una forma que no es dañosa. Estoy, pues, en contra del dictamen y en contra de todo el proyecto.

El señor Ward A.—Excmo. señor: Voy á hacer una aclaración; el H. señor Capelo, ayer, para fundar su voto en contra del proyecto, dijo que estando próxima la Legislatura Ordinaria, era mejor rechazarlo; entonces presenté el argumento que acaba de recordar el H. señor Rodulfo, dije: que era mejor aprobarlo, y que si el Congreso Ordinario

creía conveniente deshacer lo que se había hecho, que se hiciera; pero yo no lo dije en el sentido que lo ha interpretado el H. señor Rodulfo; no dije que se aprobase ahora para reformarlo el año entrante, me refería únicamente á lo propuesto por el H. señor Capelo.

El señor Rodulfo.—No he hecho ninguna imputación al H. Sr. Ward, á quien estimo muchísimo y conozco su competencia; lo que he dicho es que el H. señor Ward nos pone en esa situación: que hoy se aprobase ese proyecto y mañana se desechase lo hecho. Y en aprobar hoy y rechazar mañana hay esta diferencia; establecer un sistema nuevo dentro de tres meses, lo que es enteramente inconveniente.

El señor Valderrama.—Excmo señor: Aun cuando el H. señor Alvarez Calderón con su importante discurso de ayer, logró refutar victoriosamente todas las objeciones opuestas á la aprobación del acuerdo de la H. Cámara de Diputados en el asunto supresión de aduanas; voy á permitirme, sin embargo, alegar algunas otras razones más, en contestación á lo que acabo de oír decir al H. señor Rodulfo.

El proyecto del Gobierno sobre supresión de algunas aduanas ha tenido y tuvo dos objetos capitales: consultar un aumento en los derechos de importación y conseguir al mismo tiempo impedir el contrabando, que en concepto del ministerio se practica por las aduanas, cuya supresión se proponía en el antedicho proyecto, en el cual aún se fijaba la suma de un millón quinientos mil soles como incremento probable de las rentas fiscales, consiguiente á la supresión de siete aduanas de primera clase.

Como se vé, han sido, pues, dos los objetos perseguidos por el señor Ministro de Hacienda, cuyo alto funcionario, cuando se trató de la discusión de este asunto en la Cámara de Diputados, manifestó categóricamente y por encargo especial de S. E. el Presidente de la República, que el Gobierno había tomado atenta nota del sentir de los pueblos respecto al mencionado proyecto, contra el cual se había manifestado adversa la opinión de los grandes centros industriales

comprometidos en la supresión; y que el Gobierno, acatando esa opinión concluída por no insistir en la aprobación del antedicho proyecto, conformándose en todo y por todo con el dictamen emitido sobre el particular por las comisiones respectivas de la H. Cámara de Diputados, las que sin duda habían interpretado el sentimiento nacional.

Planteada así la cuestión, la H. Cámara de Diputados aprobó el dictamen emitido por sus respectivas comisiones, y al proceder así, ha acatado sin duda el sentir de los pueblos; de modo que, no deja de extrañarme en gran manera aquellas alusiones picantes que acabo de oír á los señores que se han pronunciado en contra de lo acordado por la H. Cámara de Diputados: No se acusa á ésta de falta de estudio del asunto, sino que se ha tratado hasta de ridiculizar el acuerdo, siendo así, que no es necesario llevar la argumentación por el camino de las recriminaciones para que el Senado pueda apreciar debidamente las razones más ó menos fundadas que, con toda buena fe se opondan á la aprobación y revisión, material de ese debate.

Mientras tanto, el Congreso ha declarado en una ley del año de 1901, que la configuración especial de Tumbes facilita en gran manera el contrabando de mercaderías en el expresado puerto; y fué con el propósito de impedir en la esfera de lo posible el mencionado contrabando que por otra ley del mismo año se dispuso que la aduana de Tumbes funcionase á bordo de un pontón que debiera anclarse en la bahía del mencionado puerto, en donde por circunstancias que entonces se encargó de manifestar el H. señor Coronel Zagarra, era imposible que la aduana subsistiese en tierra. Recuerdo que en aquella fecha nos decía S. S. A., que era tal la penosa situación de esos lugares, que en ellos, en verdad, no existían pueblos que fuera necesario vigilar; y es tal la decadencia y penuria de los lugares, que cuando las mujeres, que allí viven diseminadas, alumbran, tienen necesidad de llevar sus hijos á los pueblos fronterizos del Ecuador para hacerlos allí cristianos, y por

consiguiente ciudadanos ecuatorianos, con perjuicio de la nacionalidad peruana; decía más el H. señor Coronel Zegarra, que los artículos de primera necesidad para la subsistencia de esas gentes, de vida civil incompleta, se importaban del Ecuador y otros lugares; en fin, nos dijo S.Sa., que la vida era allí tan desgraciada y tan desatendida que no se encontraba ni un párroco, médico, ni por consiguiente esos demás elementos de los pueblos civilizados. La misma ciudad de Tumbes ha quedado desahabitada nos decía en su discurso el H. Senador por Piura, porque los negocios de kerosene establecidos en Talara y Zorritos habían hecho inmigrar la gente de Tumbes á estos últimos lugares; y así debe suceder, Excmo. señor, desde que yo, en las informaciones que he querido tomar al respecto solo he podido conocer al H. Senador señor Noblecilla, que está presente en esta H. Cámara y al H. Diputado por dicha provincia.

Esta misma, penosa descripción, hecha por la autorizada palabra del representante por Piura, el H. señor Coronel Zegarra, manifiesta de la manera mas concluyente y palmaria que no hay intereses comerciales de importancia en Tumbes, y que reduciendo su Aduana á la categoría de segunda clase, queda con los elementos necesarios para el miserable tráfico mercantil que por allí se realiza cada año, según la cifra que arroja la Estadística de Aduanas que acabo de consultar. Si no existe, pues, en Tumbes interes comercial de importancia que reclame la subsistencia de una Aduana de primera clase ¿por qué se empeña en sostenerla, siendo así que está de manifiesto el gravámen que sufren las rentas fiscales, pagando un tren completo de empleados sin que estos tengan en realidad ocupaciones ni labores que cumplir?

Un hombre desocupado es un hombre pernicioso en la sociedad, y un empleado sin labores es la mayor calamidad que puede haber en el orden de la administración pública; pero prescindiendo de esta falta de labor, repito que el Congreso ha declarado, que la aduana de Tumbes no puede existir en tierra y por

eso ha dispuesto que se establezca en un pontón fondeado en la bahía ese pontón no existe hasta hoy, luego la aduana no existe tampoco. La importación de Tumbes en 1902 ha sido de soles 28,000; este ha sido el comercio general de importación verificado por ese puerto con las naciones extranjeras y por esta cifra, de suyo miserable, se comprende perfectamente, que Tumbes no puede ser en ningún caso aduana de primera clase, y si bien, el comercio de cabotaje ha ascendido á un millón de soles, desde que este comercio solo requiere la subsistencia de una aduana de segunda clase, esa es la que debe existir allí y así se ha acordado por la H. Cámara de Diputados, según las conclusiones del dictamen en revisión.

Tratándose de medidas eficaces para suprimir ó disminuir el contrabando, pienso como el H. señor Capelo, que el remedio no está ni consiste en la supresión de aduanas, como no debe suprimirse un camino cuando está plagado de ladrones; lo que hay que hacer es ver como destruir á éstos. Si el remedio consistiese en la supresión, tendríamos que comenzar por la aduana del Callao, desde que, según los documentos y procesos que existen en el Tribunal Mayor de Cuentas, es precisamente el puerto del Callao por donde se hace el mayor contrabando. El remedio es otro, y para ésto es necesario meditar en los elementos constitutivos del contrabando: estos elementos dependen del sistema aduanero que rige en las oficinas y de los hombres á quienes se ha confiado el manejo de las aduanas. Si el mecanismo de éstas es deficiente y absurdo, se facilita la acción de los contrabandistas, pero se facilita mucho más, con la calidad de los empleados que hacen el servicio, si el empleado está mal rentado y al lado de sus grandes necesidades tiene el recurso de las gratificaciones y del soborno que sirven para satisfacer sus necesidades inaplazables, es claro que el contrabando tiene con estos dos elementos todo lo que necesita para imponerse y defraudar las rentas públicas. La ley que declaró en comisión los destinos de Hacienda y otros análogos es la causa ef-

ciente de la corrupción de los empleados, quienes no están nunca seguros de la posesión del empleo que desempeñan, pues saben que el cambio de Gobierno, el cambio de Ministro ó un influjo poderoso, es suficiente para que se les despidan y sean reemplazados en el mayor número de casos por gente incompetente y de no muy limpios antecedentes, porque la quiebra en operaciones comerciales, la ruina de la fortuna y los parentescos con gente de alta posición, son las mejores recomendaciones para que asalten los puestos los defuera, contra los que han prestado los más pacientes y honorables servicios. De modo, pues, que la vida de los empleados es de suyo agitada, y como saben que pueden perder el empleo de un día á otro, tratan de asegurarse de cualquier medio.

Los empleados de la aduana del Callao residen generalmente en Lima, porque parecen que tuvieren constantemente el presentimiento de su destitución inmotivada y eso cede, naturalmente, en daño del servicio. Los empleados públicos deben ser perpetuos en la posesión de sus empleos, sin que puedan perder su plaza sino en virtud de un acto de delincuencia comprobado y encontrándose convencidos de esta verdad, es indudable que se esforzarán por desempeñar sus puestos de la manera más recta y honorable, aun cuando vivan, como viven hoy, sumidos en un estado de verdadera pobreza.

Entiendo, pues, que este es el único modo de perseguir acertadamente el contrabando.

Volviendo sobre Tumbes, ayer no más nos decía el H. señor Coronel Zagarra, que cuando llega un vapor á dicho puerto no encuentra gente con quien entenderse, y para conseguir que lo reciban necesita estar dando cañonazos, á fin de llamar por este medio la atención de los empleados de aduana que viven tierra adentro, á seis ú ocho millas de distancia del mar en cuyas orillas nadie vive. Fácilmente se comprende lo que puede suceder en una playa desierta, en donde arriba un buque con mercaderías afectas al pago de derechos; un lugar en estas condiciones es el más á propó-

sito para que una embarcación cualquiera desembarque sin ser estorbado por nadie el contrabando que quiera; y como uno de los objetos principales del proyecto del Gobierno ha sido perseguir el contrabando, es claro que, suprimiendo, ó más bien dicho, reduciendo la aduana de Tumbes de primera á segunda clase, se consigue uno de los propósitos primordiales de dicho proyecto.

Respecto á la aduana de primera clase de Pimentel, ella es completamente innecesaria, porque toda la región comercial de Chiclayo y Lambayeque, Chota, y demás pueblos del interior está perfectamente servida por la aduana de Eten, de cuyo puerto parte un ferrocarril que va á todos los pueblos y haciendas principales del departamento, lo que no sucede en el diminuto ferrocarril de Pimentel, en donde, si no estoy mal informado, no hay administración de aduana, ni, por consiguiente, empleados, porque son de Eten los que van á hacer el despacho cuando es necesario ó llega á dicho puerto una embarcación con mercaderías afectas al pago de derechos.

La subsistencia de aduanas de primera clase es y debe estar en todo caso sustentada por las necesidades del alto comercio y si, las necesidades comerciales de una región pueden ser satisfechas satisfactoriamente con una sola aduana, es claro que, la subsistencia de otra más no sirve sino de entorpecimiento, y donde hay entorpecimiento se descubre la incorrección y por consiguiente el contrabando.

El H. señor Rodolfo ha manifestado que el rendimiento de la aduana de Pimentel es superior al de Eten como en un cuarenta por ciento, si mal no recuerdo, pero esto no es sino una ficción del entusiasmo con que S. Sa. campea en el debate. Debe tener en cuenta, que solo se debe hacer por Eten y no por Pimentel el desembarque de maquinarias y costosos paramentos de agricultura destinados al servicio de los fundos de ese importante departamento. El valor de esas maquinarias acrece considerablemente el monto de las facturas consulares y como dicha maquinaria y todos los accesorios no pagan de-

rechos de aduana, claramente se comprende que ese es el motivo porque aparece el comercio de Pimentel con un tanto por ciento más que el comercio de importación que se verifica por Eten.

Teniendo en cuenta esta circunstancia, se ve que no se puede establecer comparación entre las entradas de una aduana que importa mercaderías que no están afectadas al pago de derechos con el de otra que no puede recibir esas mercaderías porque le falta muelle y todos los demás elementos que requiere el desembarque de efectos de gran peso y de gran valor. No se crea tampoco, que porque una hacienda está establecida con su respectiva maquinaria no necesita de más para sus labores; los que algo entendemos de estas cosas, vemos y sabemos que esas haciendas tienen necesidad de importar constantemente útiles y aparatos buenos, no solo para ir mejorando las oficinas sino para la reparación continua de las que se deterioran con el uso.

Algún H. señor en el debate sobre la cuestión de aduanas dijo que lo de Salaverry era el resultado de un capricho y esto es completamente inexacto. La gran región comercial é industrial que gobierna la mencionada aduana de Salaverry es tan grande, tan rica, tan activa y tan importante, que su necesidad y utilidad fué reconocida por el mismo Gobierno colonial desde el año 1806, en que el Gobierno español, por real cédula de dicho año mandó establecer la aduana de Huanchaco que es hoy la de Salaverry. Ese pensamiento fué altamente provechoso á dichas regiones, porque efectivamente, las aduanas deben responder á las necesidades comerciales de la región donde se implantan, y la de Eten responde íntegra y perfectamente á las necesidades de Lambayeque y Chiclayo; por consiguiente, la otra de Pimentel está demás.

El H. señor Ward se ha ocupado de vindicar la subsistencia de la aduana de Ilo. Parece que este asunto ha sido materia de un debate sostenido en la H. Cámara de Diputados y es en vista de ese debate que se reconsideró la reducción de Ilo so-

bre cuya ubicación y condición^{es} comerciales no tengo sino muy escasas nociones; de modo, Excmo. señor, que me atengo en todo y por todo á este respecto á lo que ha expuesto el H. Representante por Moquegua, en cuya virtud, me pronuncio en favor de lo resuelto por la H. Cámara de Diputados.

El señor Rodolfo.—Me parece que cuando se legisla y cuando se quiere llegar á resultados exactos, sobre todo, tratándose de aduanas, no se puede prescindir de los cálculos ni de los números que indican la importación y la exportación. No es con discursos más ó menos bonitos como se legisla en materia de hacienda.

El H. señor Valderrama ha debido hacer eso. Prescindo de que la aduana de Pimentel tenga ó no empleados propios; eso no es un obstáculo, pero su argumentación está refutada, por ese número que oyó por lo bajo y del que S.Sa. no se hizo cargo inmediatamente. Por la aduana de Pimentel se han despachado el 40 por ciento de las mercaderías que entran á ese departamento, y sin embargo ese número no le llama la atención á Su Señoría.

El año 1902 se ha importado por la aduana de Eten mercaderías que han producido al fisco 198,770 soles, por Pimentel, mercaderías que han producido 118,270; hechas las sumas arrojan 317,040 y hecha la proporción para cada una resulta para Pimentel 38 y pico por ciento del total de derechos que pagan ambas aduanas; y por consiguiente no tiene esa insignificancia con que se le quiere hacer aparecer.

Cualquiera creería que yo abogo porque se suprima la aduana de Eten y siga subsistiendo la de Pimentel; pero ya he dicho que no tengo interés en ello.

Aquello que se ha dicho de que el ferrocarril de uno de esos puertos es corto y el otro largo, no tiene importancia, porque es claro que si se deja como puerto mayor á Pimentel y se cierra Eten, el ferrocarril de Eten á Ferreñafe servirá para llevar las mercaderías á Pimentel, mucho más hoy que, como ha dicho el señor Carmona, las dos lí-

neas son de un solo propietario. Pero aunque hubiera sido de propietarios rivales, cómo es posible que los accionistas del ferrocarril de Eten dijeran: no, yo no llevo mercaderías por el de Pimentel, prefiero llevarlas a lomo de mula ó de hombre. En ese caso, pues, resultaría que la aduana de Pimentel haría el servicio común á los dos puertos.

Todo lo que he querido manifestar es, primero que el proyecto originario del Gobierno no es el que ha aprobado la Cámara de Diputados, y segundo que el plan del Ministro de Hacienda está completamente flanqueado y que, por consiguiente, vamos á dar una resolución inconveniente, porque, por suprimir á Tumbes y á Pimentel, disponemos que queden abiertos todos los otros puertos; y esto es contrario á las ideas del proyecto del señor Ministro de Hacienda. Esto no lo digo de memoria, porque he ido donde el señor Ministro de Hacienda y me ha dicho: yo, por mi parte, no tengo interés como Ministro en que se apruebe el proyecto de la Cámara de Diputados; me desprendo completamente de él. Sin embargo nosotros aquí vamos á ser más realistas que el rey, porque, en fin, si hubiera tomado la iniciativa algún Representante y hubiera dicho, siendo el puerto de Tumbes de consideraciones especiales para el contrabando y habiéndolo excomulgado por esa razón el Congreso en 1901, pues ha dicho que no debe existir por ser un puerto contrabandista, y siendo Pimentel completamente inútil, porque no sirven para nada, porque lo reemplaza Eten, vamos á suprimir á ambas, ya sería una cosa diversa. Pero no deducir esto del proyecto del Gobierno, porque es lo mismo que cuando hay un extenso proyecto para refeccionar una finca y se le dice al ingeniero: deje usted ese proyecto á un lado, y vamos á cambiar sólo el fierro á esta ventana, que quizá era lo único bueno que había en la casa.

Yo no quiero pronunciarme en este asunto de manera definitiva; pero si digo, que aguardemos los meses que faltan para el Congreso ordinario, y entonces estudiaremos

el proceso seguido, y les diremos á los pueblos quién ha hecho estas actas; no son los agentes de aduanas los que han formado capítulo para ellas, no son ciertos comerciantes interesados los que las han hecho.

Por eso la ley del 78 prohibía que se gobernara á la República por actas plebiscitarias, porque ya se sabe que ellas no expresan, casi nunca, la voluntad popular, pues en esas actas se quiere cambiar cuanto existe en la República, con solo decir, que en el pueblo de Jayanca, por ejemplo, reunidos Fulano, Sutamano y Mengano, después de cambiar ideas, hicieron tal acta.

Por otra parte los sentimientos y deseos que á veces expresan, pueden ser justos, porque, ¿que ratón no quiere ser león? ¿Que distrito no quiere ser primero provincia, después departamento y por último estado federal.

Siempre se encuentran razones para hacer firmar esas actas: en Trujillo, por ejemplo, se dice que hay derecho para tal ó cual cosa, porque fué la cuna de la libertad, aunque á todos se les dice lo mismo, á tal población se le dice que tiene derecho á esto ó á lo otro, por ser el centro de la agricultura; á otra población porque tiene grandes minas; á cual otra, porque es más rica; y al que no firma se le dice éste no es trujillano, éste no quiere á su pueblo.

Mientras tanto, nosotros hemos recibido actas y debemos estudiarlas y examinarlas para ver quien tiene razón.

Yo creo que el señor Ministro de Hacienda no ha dicho en la Cámara de Diputados lo que ha manifestado en antes el señor Valderrama: eso no es posible, porque yo si soy Ministro de Hacienda y he estudiado bien un punto, porque cuatro individuos, que no entienden la materia, hacen ruido en la plaza de Bolívar, ¿voy á cambiar de opinión? Eso no lo creo justificado, Excmo. señor. No creo, repito, que esta haya sido la actitud del señor Ministro; y creo que embarazamos y obstruimos su tarea y la de todo el ministerio que consiste en la reforma de la administración fiscal.

Yo sé, muy bien, que el señor Val-

derrama defiende un interés local; el dice lo mejor es matar á Tumbes y á Pimentel, para que no se ocupen de Salaverry, y otros piensan lo mismo para que no se ocupen de Pacasmayo; pero el Congreso no debe defender solo los intereses de Salaverry ó Pacasmayo sino los de toda la República. Yo no soy de esos lugares; pero soy representante de Huánuco, y no procederé nunca solo por defender los intereses de ese departamento, sino por lo que convenga á toda la república; y creo que este es el modo serio de proceder que tiene el Congreso, y que tratándose de un asunto tan importante como este, no debemos proceder con ligereza.

El señor Valderrama.—Voy á hacer una ligera rectificación á algunos de los conceptos que acaba de emitir el H. señor Rodulfo, á quien desde luego no podré seguir en toda su difusa argumentación, por que necesitaría para ello tener la memoria de su señoría, es decir una memoria prodigiosa; pero, como refutación concreta á las reticencias de que acaba de hacer uso en cuanto á los conceptos emitidos por el que habla, permítame V.E. dar lectura á la ley dada por el Congreso de 1901 respecto al puerto de Tumbes.

El Congreso &.

Considerando:

Que se trata de cautelar los intereses fiscales en el puerto de Tumbes, cuya configuración especial facilita el contrabando.

Ha dado la ley siguiente:

Art. 1o.—El Gobierno dispondrá que se mantenga un pontón fondeado constantemente en la bahía de Tumbes.

Art. 2o.—Las autoridades marítimas y de aduana de ese puerto quedan obligadas á vivir á bordo de dicho pontón.

Art. 3o.—Consígnase en el Presupuesto General de la República la suma necesaria para el cumplimiento de esta ley.

Comúníquese &.

Por la lectura que acabo de hacer notará la H. Cámara la injusticia de las reticencias del H. señor Rodulfo. Los pueblos del departamento de La Libertad y sus acti-

vos y laboriosos industriales no necesitan para prosperar que muera ni sucumba ninguna otra región, ni ellos verían con agrado que el Representante que habla actuase en ese reprobado camino. Los pueblos de La Libertad quieren que los demás pueblos de la República prosperen como ellos á la sombra de la paz y del trabajo. La ley q' acabo de leer es, pues, la respuesta más cumplida á las referencias insidiosas que se ha permitido formular el H. señor Rodulfo, contra lo que yo he afirmado respecto á la situación política y comercial de Tumbes.

El señor Rodulfo.—Su señoría no tiene el derecho de dar ese calificativo á mis palabras.

El señor Valderrama.—Su señoría se ha expresado mal al manifestar que pretendo sacrificar los intereses de un pueblo por favorecer los intereses de mi propio pueblo, y yo he calificado el procedimiento con moderación por consideración á su señoría.

El señor Rodulfo.—Eso no tiene importancia alguna; y respecto á la configuración del puerto de Tumbes, yo desearía saber si por medio de una ley se va á hacer cambiar esta configuración.

El señor Zegarra.—A mi vez voy á rectificar la deducción que el Sr. Senador por Trujillo parece sacar de la lectura de la ley para establecer un pontón en Tumbes:—por cuanto la configuración de los alrededores de Tumbes, se presta al contrabando, debe desaparecer por completo toda vigilancia, dejando manos libres á los contrabandistas: es la deducción que yo saco de lo que resultará si se suprime el puerto de Tumbes. Creo que esto no es lógico, ni puede ser aceptable como argumento; se establece como principio. Si hay contrabando por las fronteras debemos quitar á todos nuestros empleados y dejar entrar libremente todo lo que quieran introducir nuestros vecinos; este es un argumento contraproducente que no tiene fuerza ninguna para ser aducido por S.Sa.; además S.Sa. se ha referido á mis palabras cuando yo llamaba la atención de esta Cámara y del Congreso, respecto á la necesidad de que el Gobierno fijara su atención

en esa región por la importancia que tiene, por ser limítrofe; fué, Excmo. señor, poco después del año en que la abundancia de las lluvias destruyó gran parte de la población de Tumbes, en que se destruyó la Iglesia, y por consiguiente, se ausentó el cura que antes permanecía allí; y todos los habitantes faltos de esa asistencia religiosa, tenían que emigrar á la república vecina para asistir á los sacramentos y auxilios espirituales.

A eso me refería entonces; pero ya se ha techado la Iglesia y se ha entrado en todo orden de medidas que impidan aquella emigración.

En cuanto al pontón fué también con el mismo objeto como dije ayer, y si todas estas medidas se han llevado á cabo, ¿es conveniente ahora abandonar ese puerto? No.

Vemos, pues, que esta ley en vez de impedir el contrabando va á protegerlo; porque mucho hincapié se ha hecho en que para impedir contrabando y aumentar las entradas deben suprimirse las aduanas de Pimentel y Tumbes, y mientras tanto en la discusión de la Cámara de Diputados, en los dos dictámenes tanto de mayoría como de minoría, se ha probado que no se impide el contrabando con la supresión de aduanas y se ha dicho muy bien que esa medida no llena el objeto que se propone y q' siempre subsistirá, porque existe hasta en el primer puerto de la república.

Orgzanícese mejor el servicio del Resguardo, aumentando su personal y que sea idóneo y las entradas indudablemente aumentarán y servirán para cubrir ese mayor gasto que originaría el aumento. Es sabido que una Sociedad ha hecho una oferta particular, que aunque no llegó á tramitarse, ofrecía un 50 por ciento sobre el monto total de la renta que hoy se recauda, si se le entregaba la recaudación de aduanas. ¿Y eso qué demuestra? que el contrabando se realiza no sólo en los puertos aislados, sino que también existe en los principales de la república; nada pues se conseguiría con la supresión de las aduanas de Tumbes y Pimentel.

Cuando fué construido el ferrocarril de Eten, se le estableció haciendo un profundo corte al cerro que había junto á la playa donde se colocó el muelle y no había más paso que á través de este corte, y de allí resultó que la agencia del ferrocarril era la única que podía servir los intereses de toda la carga q' pasaba, estableció el monopolio sin que ningún agente pudiera hacerle competencia, pues había medios de hostilizar al que tratara de competir con el dueño del ferrocarril y muelle; quedó, pues, firmemente establecido el monopolio; pero en Pimentel, con playa abierta, pudieron establecerse todos los agentes que quisieron: esto daba ventajas á Pimentel sobre Eten, á pesar de su muelle.

El ferrocarril de Pimentel en tiempos no muy remotos, estaba en malas condiciones; pero como llegó á prolongarse al interior y á unirse con Tumán, ya no sólo tenía la importación de lo que no se recibía por Eten, sino que exporta también todos los productos de las haciendas de arriba del valle; haciéndole competencia al ferrocarril de Eten y beneficia al público con la rebaja de fletes; así es que es conveniente, para que pueda haber competencia en las agencias, y dar facilidades al público, el no cerrar ese puerto; y con tanta mayor razón que su despacho es atendido sin ocasionar nuevos gastos por uno ó dos empleados que se mandan de Eten cuando llega algún buque á descargar y sólo le ocasiona al fisco lo recaudado el 4 por ciento en vez del 7 por ciento que ocasiona Eten.

Creo, pues, que estas razones servirán para probarle más á la Cámara la conveniencia del rechazo de este proyecto, manteniéndose con tal resolución la seriedad que corresponde al Senado.

El señor Peralta.—Excmo. señor: No voy á pronunciar un discurso, sino á rectificar lo que ha dicho el H. señor Valderrama respecto al Callao, pueblo, que, como sabe la Cámara, tengo la honra de representar.

Ha manifestado S.Sa. que á pesar del numeroso personal que sirve en la Aduana de ese puerto, el contra-

bando se realiza en él, sin embargo de que su personal de empleados excede de cien individuos; y que estos datos los ha obtenido S^{sa}. del Tribunal Mayor de Cuentas, oficina cuyas informaciones tienen que ser veraces. Pero S^{sa}. olvida que si esa oficina fiscal le ha proporcionado esos datos, eso mismo está probando que se siguen juicios por contrabandos, y que esos contrabandos se han descubierto merced á la vigilancia que existe en la Aduana.

Es cierto, E. S. que en el Callao la mayor parte de los empleados fiscales no residen en la población, y no solo los empleados sino los agentes y los comerciantes, por una razón sencilla; porque allí no hay, desgraciadamente, alojamiento para ese numeroso personal; no hay agua ni desagüe, y á pesar de las resoluciones supremas que obligan á los empleados fiscales á residir allí, no residen porque no hay donde alojarse.

Estas declaraciones que hago son la única razón que he tenido para hacer uso de la palabra, á fin de rectificar lo dicho por el H. señor Valderrama. Hay en el Callao, además del servicio aduanero y del personal del resguardo marítimo, que vigila y bien la bahía, un personal numeroso de la compañía Nacional de Recaudación, que vigila sus intereses; y también la empresa del Muelle y Dársena tiene un personal que vigila.

De manera que las tres instituciones mantienen constantemente una buena vigilancia. Creo que el H. señor Valderrama aceptará la rectificación que hago y convendrá en que en el Callao hay verdadera vigilancia.

El señor Alvarez Calderón.—Excelentísimo señor: Voy á contestar, muy brevemente los argumentos del H. señor Rodolfo, simplemente porque de no contestarlos, quedaría entendido que los aceptamos.

El H. señor Rodolfo combate el dictamen de la comisión apoyándose en tres razones: la primera, que este proyecto, que ha venido en revisión, no es el proyecto emanado del Poder Ejecutivo; después, concretándose á Tumbes, combate la supresión de esa Aduana, por el he-

cho de que solo constituye una economía; en cuanto á la supresión de la Aduana de Pimentel, la combate porque dice que por Pimentel se ha percibido el 37 por ciento de los derechos de importación sobre las mercaderías introducidas en ese departamento. Me ocuparé por su orden de los tres argumentos formulados por S^{sa}.

Yo no creo, E. S., que el Congreso debe tener como motivo principal para apoyar ó rechazar un proyecto, la personalidad que lo presenta. Creo que debe aceptarlo si es bueno, y rechazarlo si es malo; y que si este proyecto aunque hubiera venido del Gobierno, si hubiera encontrado en las Cámaras un criterio desfavorable, debía ser rechazado.

El proyecto que tenemos en revisión, convengo con S^{sa}. en que es distinto del proyecto del Gobierno; no tiene sino una ligera relación con el; pero la comisión lo encuentra corriente y por eso lo apoya, sin tener en cuenta que con esto se halague ó no la personalidad de donde emana; y pide que se apruebe por ser útil y conveniente á los intereses del país.

Concretándome, para ser más corto, á la cuestión sobre la supresión de la Aduana de Tumbes, diré que el H. señor Rodolfo no ha podido probar, en toda su argumentación, que la Aduana principal de Tumbes ofresca alguna utilidad; ha podido decir que su supresión es una economía mezquina, que vale poco la pena; pero no, ha podido decir que en un puerto por donde se introduce en un semestre mercaderías que producen la insignificante suma de 631 soles de derechos de importación, vale la pena de tener una Aduana de primera clase. ¿Cómo podría nunca el H. señor Rodolfo llevar la convicción á la Cámara de que debe mantenerse esa Aduana con personal numeroso y suficientemente rentado para que esté ocioso? ¿Qué hacen un administrador, un vista y un contador cuando no tienen mercaderías que aforar, ni derechos que cobrar? Es preciso ver las cosas sin pasión.

No se quiere con esto quitar facilidades al comercio; se trata simplemente de no tener empleados inú-

tiles, de no gravar á la Nación con diez mil soles, sin razón de ser, cuando esos diez mil soles que gasta la Nación en empleados que están ociosos en Tumbes, podrían aplicarse á satisfacer otra necesidad nacional. El día que en el puerto de Tumbes haya corriente comercial, se creará allí una aduana de primera clase; pero ¿en qué se daña á Tumbes con quitarle un grupo de empleados que no prestan ninguna utilidad? ¿Qué hacen esos empleados que cuestan diez mil soles al año? Creo que se debe tratar con este criterio el asunto. No se le quiere quitar importancia, ni dejar de proteger á Tumbes, lo que se quiere es no gastar diez mil soles inútilmente.

El asunto de Pimentel no es tan sencillo. Evidentemente la aduana por donde se ha podido cobrar ciento diecinueve mil soles es aduana de primera clase; y sino estuviera tan cerca de Eten, á 8 millas de distancia, debía subsistir; pero la razón por la que se combate su existencia es la siguiente: porque también es inútil, y porque nada significa que se haya cobrado por esa aduana 119,000, cuando esa suma se puede cobrar fácilmente por Eten. ¿Para qué tener dos cuerpos administrativos para la misma región? ¿Qué utilidad produce esto al fisco? ¿Suprimiendo la aduana de Pimentel deja de percibir el fisco los derechos que por allí se recaudan hoy? Evidentemente que no. ¿Sufre algo el comercio? Tampoco, y voy á probarlo.

El H. señor Coronel Zagarra dice, con razón aparente, la subsistencia de dos puertos establece la competencia, y en el puerto de Eten no puede haber más que la agencia de la empresa que organizó el puerto. Ese es el hecho, pero no el derecho; no hay razón para que en Eten no pueda establecerse otra agencia, y sino se ha establecido, es porque no era negocio. No hay ley que haya establecido ese monopolio en Eten, y solo la circunstancia de que á la empresa que había construido el ferrocarril y el muelle le era permitido hacer más barato el servicio, dió por resultado que no hubiera más que una agencia, y que no se estableciese otra; pero monopolio

no hay ni las leyes lo permiten. Si mañana esas agencias de Pimentel se trasladan á Eten, pueden hacer su negocio perfectamente bien.

Las razones verdaderas son las siguientes: entre dos puertos colocados en la misma zona, y que atienden á la misma zona, no hay ninguna razón para que el Estado gaste casi el doble de lo que debe gastar en el servicio aduanero; porque no es enteramente exacto lo que se ha creído, que con el mismo personal de la aduana de Eten se sirve la de Pimentel. Lo que no hay en Pimentel es administrador, porque el administrador de la aduana de Eten sirve la de Pimentel; pero hay un cuerpo de empleados que cuesta á la Nación una suma algo como de 600 soles mensuales, en un puerto que no tiene razón de ser, porque las necesidades de la zona están llenadas con el otro puerto.

Dice el H. señor Zagarra que el día que se suprimiera Eten, entonces el ferrocarril de Pimentel haría todo el servicio; perfectamente. suprimase Eten y consérvese un solo puerto; pero la supresión de Pimentel es más racional, porque aunque tenga un ferrocarril, con ese ramal que va á Tumán, es un ferrocarril que no tiene material rodante, que no puede atender á una zona que adquirirá gran desarrollo comercial.

Acepto, como dijo el H. señor Rodulfo, que la maquinaria más importante que se había introducido al departamento era la de Tumán, y que por dificultades con la empresa del ferrocarril se desembarcó en Pimentel. Es cierto; pero para que el H. señor Rodulfo sepa hasta qué punto sería posible el servicio por la línea de Pimentel, le diré que esa maquinaria no se pudo llevar por ese ferrocarril hasta el lugar de su destino, y hubo necesidad de que la empresa de Eten llevara la maquinaria de Chiclayo á Tumán.

Tal como está hoy ese ferrocarril, no puede prestar servicios útiles, ni la misma empresa de Eten puede hacerlo, y ha tenido que encargarse material rodante debido al progreso comercial de ese departamento.

El resultado es, pues, el siguiente: el fisco hace una economía positiva suprimiendo esa aduana; el comercio no sufre absolutamente ni

se grava en nada, y se hace más fácil vigilar una sola aduana que dos.

Por estas razones la comisión dictaminó en el sentido de que se supriman las aduanas de Tumbes y de Pimentel, economizándole así al Erario Nacional 15 ó 20 mil soles anuales, que puede aplicar á la satisfacción de necesidades más premiosas.

Debo ocuparme de otro punto que olvidé el día de ayer, y que es quizás el más importante, me refiero al almacenaje.

La H. Cámara de Diputados ha propuesto que para compensar el gasto de 11.190 libras que hace hoy el fisco en los almacenes, se transforme el impuesto de uno por mil que hoy se paga, en una cuota de tanto por bulto, fijando ese tanto en una cifra muy elevada, muy desigual para los comerciantes y de consecuencias muy graves. Un sol al trimestre, ó sean cuatro soles al año, es demasiado, es un impuesto semejante al de movimiento de bultos, contra el cual se pronunció la Nación entera, y que felizmente, se suprimió hace algunas legislaturas.

Gravar por un mismo servicio, exactamente lo mismo á una mercadería que puede representar un gran valor, y que por consiguiente viene en pocas unidades, que á una mercadería de valor pequeño y que viene en una gran cantidad de unidades, es crear un impuesto que en unos casos sería insuficiente y en otros sumamente gravoso. La Comisión del Senado ha creído esto inconveniente, y se ha convencido de ello por la actitud del comercio de Lima, que no se había dado cuenta de ello, porque no les había llamado suficientemente la atención este detalle, absorbido como estaba el interés público por la supresión de las aduanas, lo que no permitió que se tratara, con el calor necesario, este asunto que revisite verdadera gravedad.

La Comisión de Hacienda propone que se mantenga el mismo sistema que existe hoy, y que se cobre por ese servicio un impuesto que esté en relación con el valor de la mercadería, impuesto que es tanto más justo, cuanto que el Estado asume la responsabilidad de pagar

el valor de la mercadería en caso de pérdida, ya sea de un bulto que valga mil soles, ya sea otro que valga uno. Solo quiere la Comisión que el actual impuesto se eleve á cuatro por mil, tipo que ha propuesto después de haberse consultado con los comerciantes de Lima quienes lo han aceptado, salvo alguno que otro que han propuesto el tres por mil.

La Comisión ha creído que el cuatro es una buena tasa, pero si la Cámara quiere rebajarlo, ó hacerle hincapié y puede, si ese es el sentir del Senado, rebajarla.

El señor Rodulfo.—Excmo. señor: El asunto es grave y por eso suplico á V.E. que usando de la tolerancia que acostumbra en estos casos, me permita hacer uso de la palabra nuevamente.

Yo he dicho que este proyecto no es el que mandó el señor Ministro de Hacienda, no, porque crea que por cuanto proviene del Ejecutivo debe aprobarse, sino porque viniendo de una persona como el señor Ministro, puede arrastrar á las personas que tienen confianza en él.

Aquí no se trata de una cuestión política, aún los más alejados de la reinante, reconocemos al señor Ministro, su habilidad, su competencia y su preparación para el Gobierno; de modo que sus proyectos inspiren confianza. Por eso me esfuero en hacer ver que este proyecto no es suyo, y que debe ponerse como el H. señor Alvarez Calderón quería que se pusiera á las viñetas un letrero que dijera *vino artificial*.

Este proyecto no tiene, pues, autoridad; algo más, está firmado por mis correligionarios políticos, á los cuales rechazo como financistas, y me alegro mucho de ello, por que no ha faltado quien diga que hacemos política.

Perdóneme la H. Cámara de Diputados, compuesta de jóvenes á quienes estimo, que le diga que ha aprobado este proyecto sin estudio; por eso al día siguiente de aprobarlo, lo echó abajo en su tercio, aceptando la aduana de Ilo.

Eso manifiesta poco estudio, y en seguida, si examinamos este dictamen, digo yo: cuando el Ministro de Hacienda viene á luchar en una

y otra Cámara, y lo vemos empeñarse en defender sus proyectos, veo que hay labor, y que esa labor desarrollada aquí, corresponde á una labor del Gabinete; pero al leer este dictamen de la Cámara de Diputados, se ve que los señores que lo firman, lo han mandado escribir sin ocuparse del asunto.

Parece que este proyecto fuese á terminar con el rechazo del Gobierno: pero no sólo concluye con la supresión de Tumbes que es el resultado del parto de los montes en este asunto, y por pronunciarse entre Eten y Pimentel, es decir, es una ley que tiene por objeto dar la preferencia á Eten en una cuestión que, desde hace tiempo, se ha venido suscitando con Pimentel para lograr esa preferencia.

El señor Alvarez Calderón ha dicho que la vía de Pimentel es mala, que tiene tales y cuales defectos; yo no quiero tampoco pronunciarme en este punto; pero todos sabemos que el dictamen no dice ni palabra para apoyar á Eten sobre Pimentel; lo único que dice es que el último año se ha importado tanto por Pimentel y tanto por Eten, sin tocar el verdadero punto de conveniencia fiscal, que es la renta producida, y con lo cual no hay más que una diferencia insignificante, y que aboga en favor de Pimentel, por el menor trabajo que ahí tienen los empleados de la aduana.

En la cuestión gravísima del almacenaje, tampoco ha estado muy acertada la Comisión, y voy á invocar aquí á la primera autoridad que tenemos en ese ramo, que ha firmado el dictamen, y á quien considero bastante honrada, sin haber sido verídica en esta ocasión; pues la relación que ha hecho á este respecto la Comisión de Hacienda, es completamente disconforme con los hechos.

El señor Peralta que quizá es autoridad irrecusable en la materia tendrá la bondad de decirme, si no es cierto que á ningún comerciante del Perú, ni del mundo, se le ocurre depositar mercaderías valiosas en los almacenes de aduanas. Así es que lo que aparece como impuesto al movimiento de bultos, no existe en verdad, porque casi todas las mercaderías que se guardan en los

almacenes son de valor insignificante.

Yo despacho, por ejemplo, perfumería fina, y sé que, si dejo en la aduana seis meses esa perfumería, me encontraré con frascos vacíos ó llenos de agua. Despacho piezas de seda, y si las dejo almacenadas, cuando me devuelvan algo, mucho será si me devuelven piezas de lana con apariencias de seda, porque los empleados menores de la aduana están oliendo la seda, y el agua de colonia; están viendo los costosos alcaloides que vienen para las droguerías, y se los llevan. Eso sucede todos los días. Sucede, por ejemplo, con cantidades pequeñas de alcaloides de importancia, que se venden á razón de dos, diez y hasta veinte soles por onza.

¿El señor Hermoza que es Droguista, ó el señor Peralta que es agente de Aduana depositarán sus mercaderías en los almacenes de la Aduana por varios meses?

Así es pues, que el impuesto de almacenaje, considerado sobre el avalúo, no tiene razón de ser.

Ya el señor Peralta reconoce por lo bajo la verdad de lo que estoy diciendo.

En suma, pues, la Comisión de la Cámara de Diputados no ha estudiado este asunto, no tiene datos para manifestar la conveniencia de suprimir á Pimentel, ni á Eten tampoco.

Yo hubiera querido suprimir las cuatro Aduanas de esos puertos; pero no puedo decir, como el señor Valderrama, que hay más contrabando aquí que allá; porque el contrabando queda oculto para la Administración Fiscal; de él no hacen estadística, porque sería curioso que el jefe de la sección de la Aduana del Callao, nos diese estadística de las mercaderías que han pasado en contrabando, porque sería decir: se sabe lo que se ha robado; pero no se ha perseguido al ladrón.

Lo que acusa la existencia del contrabando es otra razón. Por ejemplo, el precipitado rojo, y me refiero otra vez á artículos del giro del señor Hermoza, es fácil comprenderlo con el azarcón, porque se puede hacer que tenga el mismo color, brillo etc.; el precipitado rojo vale ahora, por ejemplo, dos soles

la onza, y el azarcón vale ocho ó diez soles el quintal; pues bien, dentro de un cilindro de fierro, que tiene dos quintales de azarcón, se pone mediante una bolsa de papel, transparente ocho ó diez libras de precipitado rojo. Este contrabando pasaría en la Aduana; pero se descubre de un modo fácil; el señor Hermoza sabe que tiene en su droguería precipitado rojo, que para obtener alguna ganancia, tiene que vender á dos soles cincuenta, y mientras tanto, al frente, ese mismo precipitado rojo, se vende á un sol sesenta, y entonces comprende que ha entrado de contrabando.

Así mismo, hay casas conocidas que importan sedería de contrabando; pero esos son descubrimientos que producen presunciones ó tal vez convencimiento moral; pero de los cuales no se puede formar estadística ninguna.

Mi conclusión es, pues, esta, el proyecto del Gobierno no existe, pues el que discutimos no tiene nada que hacer con él, y en cuanto á la Comisión de Diputados se ha negado así mismo, al haber aprobado primero el proyecto en una forma y haberlo reconsiderado después en la parte referente á Ilo. No hay aquí ningún representante de Moquegua, ahí veo uno; y el representante de Loreto, también es de Moquegua.

La razón dada es espléndida ¿vamos á mantener la importación de Ilo, por que allí se va á hacer la estación sanitaria? Yo creo que en Tumbes, también se va á establecer una estación astronómica ó meteorológica y ¿qué tienen que hacer estas estaciones con la importación? Esta no es razón seria, estas son razones de broma que el Senado de la República, compuesto de hombres maduros no puede aceptar; porque eso le traería el desprestigio. Son razones que puede refutar cualquier chinganero; esto no es serio ¿Cómo es que el proyecto de aduanas concluya con esto? Sería objeto de burla de cualquier dependiente: esto sería el parto de los montes; esta no corresponde á la altura de la primera Corporación de la República, que bien penetrada de lo que es esto, no puede

decir otra cosa; no podemos acuparnos de ello.

El señor Peralta.—Excmo. señor: No creí que se presentara la oportunidad de volver á hacer uso de la palabra; pero me veo en la necesidad de hacerlo para refutar al H. señor Rodulfo, quien con mucho buen humor y gran entusiasmo ha echado mano de originales argumentos que me veo precisado á refutar.

Decía S.Sa. que el tipo del almaceñaje es muy fuerte, y que el producto que rinda será una ilusión, porque ningún dueño de mercaderías las llevará al depósito de la aduana. Es muy fácil probar á S.Sa. que está en un gran error. La aduana del Callao, tiene cinco grandes secciones de depósito que no son suficientes para contener las muchas mercaderías que allí se depositan, y el comercio por gozar de la franquicia de tres años de exoneración, para las mercaderías que se depositan para el extranjero, tiene grandes existencias en esos almacenes. Hoy mismo sucede que la multitud de carros que emplea la Dársena, están llenos de mercaderías, pues éstas no caben ya en los almacenes, y hasta ha habido que construir un almacén en la playa para depositar la mercadería de poco valor. Ante este hecho creo que el señor Rodulfo saldrá del error en que estaba. De modo que el ingreso por los depósitos no será nominal sino de consideración.

Con respecto á la supresión de aduanas, yo no he tenido en mira, para estar á favor del proyecto, otro argumento que el siguiente: todo el mundo sabe que los Estados Unidos de América es un país práctico; pues bien, en su extensa costa, desde San Francisco de California hasta Porto Sains, no existen más que dos aduanas, porque el Gobierno no cree conveniente multiplicarlas. Esto es lo que me ha decidido á aceptar lo resuelto por la Cámara de Diputados.

El señor Rodulfo.—Yo no he dicho que no se depositen muchas mercaderías en la aduana, sino que muchas se pierden y malogran: y que por consiguiente, al hacer el cómputo del valor el resultado no será exacto.

En los Estados Unidos hay ferrocarriles por todas partes, y si en el Perú hubiese lo mismo, no habría necesidad más que de una sola aduana, la del Callao, de donde se llevaría la mercadería á todas partes sin necesidad de reembarcarlas. Esa es la diferencia.

El señor Almenara.—He notado que cuando en la Cámara se habla de la subsistencia de la aduana del puerto de Ilo, se habla de ello de un modo sarcástico, de una manera, como si se le hubiera perdonado á ese puerto del mal que se le quería infringir, reduciéndolo á puerto de segundo orden. Pero no hay nada de eso. La H. Cámara de Diputados ha procedido, como lo ha hecho, fundándose en razones de la más alta importancia.

A parte de las consideraciones, de que Ilo es un puerto que abastece á dos departamentos, Tacna y Moquegua, y acaso á algunas provincias de Puno; de que es un puerto limítrofe, que requiere un servicio aduanero de cierta importancia; de que su bahía es tranquila y apasible; que los derechos de aduana de las mercaderías que se han importado por él, han bastado para cubrir sus gastos, la Cámara Colegisladora, ha tenido en cuenta para dejarlo como puerto mayor, la muy significativa circunstancia de que queriendo Chile, chilénizar á las provincias de Tacna y Arica, ha declarado libre el puerto de Arica, esto es, exento de derechos todos los artículos ó mercaderías que por él se importaran.

Ya se comprende, que con esta medida, languidecería el tráfico por el puerto de Ilo, y todo el comercio del Sur se haría por el de Arica, cosa que es necesario impedir, y á este fin es al que ha propendido la H. Cámara de Diputados, al resolver que subsista Ilo en su condición de puerto mayor. La circunstancia aquella, de que Ilo, por su buena bahía, iba á servir admirablemente para el servicio sanitario que se va á establecer en él, y que con este motivo, era necesario conservarlo como puerto mayor, no había servido sino como un motivo demás para haber adoptado tal resolución.

El señor Capelo.—Excmo. señor:

Voy á decir unas cuantas palabras para sintetizar mis ideas, sobre esta discusión, que he seguido con vivo empeño é interés; porque las opiniones que tuve el honor de emitir al principio del debate he deseado verlas confirmadas ó refutadas y me cabe en esta oportunidad declarar que de los diferentes argumentos que se han expuesto en favor y en contra, ninguno ha tocado el fundamento especial de mis observaciones.

Cualquiera que sea el resultado de la votación—lo que dicho sea de paso, no me interesa—sólo trato de dejar bien establecidos los puntos que van á servir de fundamento á una ley sin precedente en los anales de la legislación peruana; jamás en el Perú se ha dado una ley sobre un asunto, sin que se haya encaminado sobre un proyecto estudiado y fundado, y esta ley es el resultado de un proyecto abortado, enteramente ajeno á ella; después de haber dejado en el naufragio los fundamentos del proyecto y su objetivo no resultó cero, sino un proyecto ajeno á esos fundamentos, á esos fines, y un proyecto en el cual resultan lesionados dos intereses.

Es, desde luego, de felicitarse que hayan salvado los otros intereses que iban á ser atacados, pero yo hubiera visto con más agrado que el representante por La Libertad, además de haber tenido el placer de haber vencido, en lo que á él le tocaba, no procurara extremar la agonía de aquellos á que les había tocado la muerte. Yo preguntaría al representante por La Libertad. ¿Si en lugar de haber sido Pimentel y Tumbes la parte condenada al sacrificio, hubiese sido Salaverry, hubiera mirado S.Sa. con agrado el ataque de los representantes de Pimentel y Tumbes? Pero en fin, S.Sa. ha tenido la suerte de dar en su propia argumentación los fundamentos necesarios para sostener á Eten y Pimentel, porque S.Sa. nos ha declarado que desde luego los contrabandos no se evitan con la supresión de aduanas, por consiguiente ese fundamento no existe; ha declarado también que el impuesto de movimiento de bultos que aparece gravado, es inconveniente; y ha declarado definitiva-

mente que las Aduanas y los puertos no son medios de hostilización para los pueblos sino que deben dar á los pueblos todo género de facilidades para desenvolver su riqueza y comercio. Pues bien, yo tomo esos argumentos en favor de Pimentel y Tumbes y no encuentro nada que se oponga á su aceptación.

Se han dado dos razones respecto de Pimentel, se ha dicho que hay un ferrocarril que une á Pimentel con Eten, en último análisis, pasando por una población intermedia, que ambas son aduanas mayores, que distan 8 millas y que se ven una á otra; esta razón tiene peso indudablemente, pues habiendo otra á su lado se podría uno inclinar en favor de una de las dos. Veamos la otra razón, esta es la economía de unos empleados de segunda clase, porque el administrador es el mismo; pero hay otro cuerpo de empleados que representa un gasto de 8 ó 10 mil soles al año; esta es la economía la supresión de la aduana de Pimentel y yo no tendría inconveniente en aceptarla, pero me pregunto, Excmo señor, si en el Perú una ley no es fácil de dar ¿qué hicieron los señores de Pimentel para lograr del Congreso del Perú que se diese una ley creando allí aduana de primera clase? Algún motivo tuvieron, yo no lo conozco; alguna razón dieron y de algún peso cuando influyó en el ánimo de ambas cámaras y del Gobierno, para dar la ley y ponerle el cúmplase. Yo quisiera conocer esos motivos y esas razones que sirviesen de base para dar la ley y saber si han caducado hoy para la que se trata de suprimir: desearía saber por qué motivo se creó esa aduana, porque no me parece serio para un país que se derogue una ley sin más acá ni más allá, debe haber alguna razón para derogar una ley. Si la comisión nos hubiese dicho la causa ó motivo en que se funda esta supresión, tal vez la encontraría justificada; pero se me ocurre esto: conozco la cuestión de Islay y de Mollendo, el verdadero puerto es Islay Mollendo es un mal puerto ¿no será lo mismo entre Eten y Pimentel, que Pimentel sea el verdadero puerto? Y si el uno tiene ventajas comerciales y el otro las tiene maríti-

mas. ¿Por qué quitarles esa ventaja al comercio? Veces habrá que interese al comercio hacer el desembarco de mercaderías por Pimentel y veces habrá que le interese hacer el desembarco por Eten, ¿por qué queremos hacer ese daño al comercio y á los pueblos, por economizar S. 10,000 al año. Pensemos que quizá el daño que hacemos vale más de cien mil soles, porque todo tropiezo en el comercio se traduce en dificultades para la importación de mercaderías.

Se nos dice, la empresa del ferrocarril es la misma, mayor motivo, ¿por qué no se suprime á Eten que es mal puerto y se deja á Pimentel, que es buen puerto por sus circunstancias marítimas? Yo gobierno del Perú, sin más trámite establecería un puerto en Islay y suprimiría el de Mollendo, porque cualquiera que fuesen las pérdidas que se ocasionasen abandonando las cosas y otros intereses, se ganaría mucho más dotando al comercio del Sur con un buen puerto. Un puerto bueno es una gran cosa, en Europa se gastan muchos millones en hacer buenos puertos, porque no los tienen y nosotros que tenemos buenos puertos buscamos cerros acantilados para establecer malos puertos y abandonamos los lugares donde pueden establecerse buenos. Dejando á Pimentel como puerto tenemos esta ventaja: dejamos al departamento en posesión de un buen puerto y nos hacemos daño al comercio y respetamos los motivos que se tuvieron para crear ese puerto; de otro lado se pierden S. 10,000, pero el senado pese en la balanza una y otra cosa. ¿Qué pesa más? Creo que vacilación no puede haber, mejor es no tocar las cosas y dejarlas como están. Quizá en otra época un señor Ministro de Hacienda nos presente un proyecto mejorando las condiciones de Pimentel, precisamente, aprovechando de que ambas empresas de ferrocarril se han fundido en una, este es el momento psicológico de aprovechar la ocasión para mejorar las condiciones de ese puerto.

Pasemos á Tumbes. Se dice, hay una ley que declara que Tumbes es puerto organizado por la naturaleza para contrabandear, es curio-

so; pero eso no dice nada, porque si investigamos el criterio de las leyes veremos que hay de todo. Yo lo que digo es esto: Tumbes es puerto limítrofe, es lugar por donde naturalmente entra la mercadería al país, procuremos que no entre sin pagar derechos y pongamos en cansero para defender la entrada; porque si se quita, entrará con más facilidad y es natural que si poniendo jefes de aduana hay contrabando, quitándolos habrá más; pero se dice, no vamos á quitar la aduana sino rebajando para que en lugar de primera clase pase á segunda; pero yo digo si tal se hace si se deja en el puerto el pontón y la aduana se deja el derecho de desembarcar cierta clase de mercaderías, que es lo que da lugar á los contrabandos y entonces una de dos, ó los empleados de la aduana reúnen las condiciones de honorabilidad para defender el contrabando ó no las reúnen; si lo primero ¿por qué se niega el despacho de artículos de primera clase, porque no se aprovecha esa ventaja?; si lo segundo, si esos empleados no son capaces de oponerse al contrabando, siempre dejarán pasar la mercadería de 1.ª, de 2.ª, de toda clase sin pagar un centavo, de manera que á nada conduce la medida, no produce comercialmente ningún resultado. Pero políticamente hablando, produce uno muy grave: exhibir á un país dando leyes sin fundamento y derogando hoy lo que se hizo ayer, sin motivo que le justifique, ni siquiera podría decirse que en el Diario de los Debates constan los fundamentos que se tuvieron para dar esa resolución.

Si se produjera una importación, si se trajeran datos de la Cámara de Comercio y del Ministerio de Hacienda haciendo ver los motivos, paso; se diría después de un maduro estudio, se ha llegado á este resultado; pero nó, ha venido la corriente de suprimir Tumbes, y si se suprime, no puede ser, políticamente hablando perdemos mucho, aunque comercialmente no perdiéramos nada.

Yo tengo la convicción de que por la aduana de Tumbes entran diez veces más mercaderías de las que se acusan, si yo fuera Ministro de Hacienda duplicaría los sueldos

y duplicaría los empleados y organizaría esa aduana marítima con tanto vigor que en muy poco tiempo rendiría más que la de Paita. Yo tengo esa conciencia, algunos señores no la tendrán, dudarán, pero eso sólo basta para dejar las cosas en el estado actual.

Por último, se trata del movimiento de bultos y la Comisión conviene en que es absurdo, es de felicitársele que convenga en rechazar algo del proyecto venido en revisión; pero lo sustituye cambiando la forma y dejando intacto el fondo, la Comisión hace lo mismo que si á mi se me dijera usted está condenado á pagar uno, dos, tres ó cinco, me quejo y la Comisión me dice: á fin de que no se queje usted, pague de una vez cinco, el máximo; si la Comisión tomará la escala mínima, pasa, pero no señor, ha tomado la máxima.

Por eso creo que lo mejor es que rechacemos el proyecto íntegramente y no se me diga que el Gobierno gasta soles 110,000 en almacenaje, también gasta en prefectos, subprefectos, pero gracias á esto se tiene administración pública; ese dinero no se vota, gracias á él tenemos una nación organizada y campo para el trabajo; el comerciante paga siempre su almacenaje en la forma de derechos de importación, que para el caso dá lo mismo.

En resumen, debemos rechazar el proyecto venido en revisión porque carece de todo fundamento.

El señor Alvarez Calderón.—Parece que el H. señor Capelo cree que la Comisión propone la clausura de esos puertos; pero ese es un error, la Comisión pide únicamente que esas aduanas pasen á ser de segunda clase; por ellas se pueden hacer todas las operaciones comerciales, exceptuando la introducción de mercaderías extranjeras.

Motivos: 1.ª, economía de quince ó veinte mil soles al año; 2.ª, que los empleados de la aduana de Tumbes no tienen nada que hacer, pues el movimiento aduanero no representa allí sino soles 600 al semestre, y 3.ª, porque las mismas indicaciones del H. señor Capelo demuestran que esa aduana debe suprimirse. Porque si por ellas se in-

producen mercaderías por un valor cuatro veces mayor al que hoy se acusa, es claro que hay un peligro en permitir que por allí se haga el despacho de mercaderías extranjeras. No hay, pues, solamente, una razón de economía, hay también una razón de verdadera importancia: suprimir el contrabando.

Voy á dar otra razón para probar hasta qué punto son inútiles estos puertos mayores. Una de las manifestaciones más claras de la importancia del movimiento comercial de un puerto, es la llegada de los vapores; pues bien, al puerto de Tumbes los vapores no llegan sino una vez al mes; no hay, pues, despacho de aduana sino una vez al mes. ¿Y vale la pena tener constituida una aduana principal con un administrador, un vista, un contador, un teniente de resguardo, para semejante movimiento? No, basta con establecer una aduana de segunda clase, para tener suficientemente vigilada esa costa.

Respecto á Pimentel, se ha citado el antecedente de Islay en relación con Molleodo; pero no es lo mismo Pimentel es un puerto tan malo como Eten; ninguno de los dos tiene condiciones para puerto, lo que no pasa con Islay y Mollendo, en que el uno es bueno y el otro malo. La única diferencia es ésta, que en Eten hay un muelle que ha costado 1.000,000 de soles, y no le conviene por cierto al fisco, gastar otro millón por darse el gusto de tener un muelle en otro puerto tan malo como el de Eten.

Por todo esto concluyo que en la necesidad de suprimir una de las dos aduanas debe optarse por la de Pimentel.

El señor Carmona.—Tenía yo el propósito de no tomar la palabra, en ese debate, pero como á ello me veo obligado, empiezo declarando que no soy importador y que tanto interés me merece Eten como Pimentel; y por eso he querido que ambas quedaran como Aduanas de 1.ª clase; pero como el H. señor Capelo ha hecho algunas preguntas que sólo yo, como representante por Lambayeque puedo contestar, me creo obligado satisfacer.

Las Aduanas de Eten y Pimentel han sido antagónicas obedeciendo

á intereses tanto políticos como comerciales y de eso nació naturalmente la lucha de intereses encontrados entre esos dos puertos que sirven el mismo departamento.

En esa lucha ha ido perdiendo Pimentel y ganando Eten, hasta que por último, la empresa de Pimentel ha sido absorbida por la de Eten no habiendo hoy, puede decirse, sino una empresa, y habiendo las Compañías de Vapores suspendido sus escalas en Pimentel, mermando así, casi por completo, el movimiento por ese puerto.

Lo conveniente sería á pesar de eso, que quedaran las dos Aduanas de 1.ª, en lugar de una de 1.ª y otra de 2.ª, porque así el Departamento tendría esa doble facilidad, y cuando no se pudiera hacer servicio por un punto se haría por el otro; pero si esto no se consigue, huelga la necesidad de conservar una Aduana bien servida, y tan bien atendida como lo merece el importante comercio del Departamento de Lambayeque.

Entre otras consideraciones para aceptar lo aprobado en la H. Cámara Colegisladora hay la del riesgo que se correría de que este asunto se aplazase, dejando vivo ese riesgo que han tenido las diferentes circunscripciones que se creían atacadas en sus intereses por el proyecto primitivo.

Quiero hacer, también, una aclaración porque hay un error en lo manifestado por el H. señor Rodulfo, respecto á agencias en Eten, error que no ha podido levantar el H. señor Alvarez Calderón, porque no está al cabo de lo que pasa en la empresa del ferrocarril de Eten. En ese puerto, desde su fundación, hubo una sola agencia comercial, dependiente de la misma empresa que hizo verdadero monopolio; pero hoy eso ha terminado y en Eten es libre establecer agencias comerciales, como en cualquier otro puerto, por lo que el señor Araujo, por ejemplo, que era agente en Pimentel, pasó su agencia á Eten, sirviendo ahora mismo independientemente de la empresa, á muchos comerciantes de Chiclayo; de manera, pues, que ya no hay el monopolio que había antes, y hoy cualquiera puede establecer agen-

cia con beneplácito de la empresa que ofrece facilidades como las que ha dado al señor Araujo.

Respecto á Tumbes, el H. señor Rodulfo ha dicho que se admiraba de cómo podía yo calificar como contrabandeadas las mercaderías que se introducían á mi departamento y al de Piura por el puerto de Tumbes. Cuando se ven infinidad de personas vecinos del departamento de Piura, como las vemos en los departamentos mencionados haciendo la venta de distintas mercaderías, personas conocidas con el nombre de mercachifles, que van de población en población, ofreciéndolas hasta por mayor, sederías y otros artículos por un 20 por ciento menos de su valor, ¿cómo se calificará esa mercadería, ingresada legalmente por la aduana ó contrabandeadas?

Invito al H. señor Rodulfo para que dé la respuesta.

Y en cuanto á la importancia de esa aduana, por donde se importan al año mercaderías cuyo valor es de mil trecientas libras, no tiene razón de defenderse, menos aún cuando ahí el contrabando es positivo, y en Piura no es secreto que se ha presentado el caso concreto de haber llegado un vapor á Tumbes procedente del extranjero y haber desembarcado, sin pagar derechos, un cargamento costoso de mercaderías que después se han introducido á Piura por tierra, clandestinamente.

Por esta razón opino que es contraproducente la existencia de Aduana de primera clase en Tumbes, pues el remedio para los contrabandos es que no vayan naves extranjeras á desembarcar mercaderías en ese puerto; dejando en él solo una Aduana de segunda clase que hará vigilar la costa é impedirá que hayan contrabandos por la playa: pero si se sigue consintiendo que sea puerto mayor para que lleguen naves procedentes del extranjero con mercaderías á Tumbes, siempre seguirá el contrabando y no podrá evitarse.

Respecto á la última parte, ó sea á la tasa del almacenaje, la Comisión no ha hecho sino aumentar el tanto por mil actualmente establecido; porque un milésimo era muy

poco y no correspondía á los gastos hechos por el Gobierno para cuidar esa mercadería ajena, arrumarla, etc., siendo además responsable de su cuidado, evitando en lo posible los robos, etc. y como no creo como el señor Rodulfo que toda esa mercadería que se almacena en el Callao se pierda, porque si así fuera los comerciantes no la guardarían en dichos almacenes, creo que ese servicio debe ser bien remunerado y por eso la Comisión, de acuerdo con algunos comerciantes de importancia le pareció equitativo que no se llevara adelante el sistema odioso de movimiento de bultos, y ha llegado á la conclusión de fijar cuatro milésimos por cada libra peruana, como derecho de almacenaje.

Después han habido ciertas reclamaciones de algunos interesados diciendo que 4 milésimos era mucho, que podía ser dos y medio ó tres, por lo que la Comisión atendiendo esas observaciones, cree que puede rebajarse á tres milésimos, conciliando los intereses del Fisco y del comercio, pero no llevándose adelante el sistema del movimiento de bultos, sino el de un tanto por mil sobre el valor del avalúo.

El señor Rodulfo.—No voy á argumentar nada; pero voy á hacer una rectificación.

No sé qué palabras he dicho yo que ha interpretado el señor Carmona con referencia á agentes y negociantes en Eten. Yo no he dicho nada á ese respecto; alguna otra persona habló de monopolio y agentes, pero yo no he dicho una palabra en el asunto.

El señor Carmona.—Perdóneme S.Sa. creo que fué el señor Coronel Zagarra, y yo he hecho una confusión de personas.

—Como ningún otro señor hiciera uso de la palabra, se dió el punto por discutido.

El señor Noblecilla.—Pido que se vote por partes, considerando separadamente la supresión de la aduana de Tumbes.

—Se procedió á votar por partes el artículo del proyecto venido en revisión. La primera parte fué aprobada por 18 votos contra 11.

Se pasó á votar la segunda, esto es, si se aceptaba que la aduana de

Tumbes fuese de segunda clase, y fué aprobada con igual resultado de votos, quedando el artículo como estaba primitivamente y cuyo tenor es el que sigue:

Art. 1o.—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 embarque, reembarque y trasbordo de toda clase de productos para otras aduanas peruanas ó para el extranjero.

El señor Coronel Zegarra.—Excelentísimo señor: Quiero que conste mi voto en contra porque considero antipolítico sostener la supresión de la Aduana de Tumbes, y porque considero absurdo, en su totalidad el proyecto venido en revisión; pues no llena el fin que se propuso el Gobierno en su primitivo proyecto que fué obtener una mayor entrada de ciento cincuenta mil libras.

Se puso en discusión el artículo 2º del proyecto venido en revisión que se rechaza en el dictamen de las comisiones de la Cámara sustituyendolo con otro.

El señor Alvarez Calderón.—A nombre de las dos comisiones propongo que se modifique el dictamen en el sentido de que la cuota sea de tres por mil en lugar de cuatro por mil.

—Sin que ningún otro señor hiciera uso de la palabra, se procedió á votar y fué rechazado el artículo del proyecto venido en revisión, aprobándose, en seguida, el que, en sustitución, proponen las comisiones, del Senado. Dice así: "Art. 2o.—Elévasse la tasa mensual del almacenaje de las mercaderías que se depositen 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."

Se puso en discusión el artículo 3o del proyecto.

El señor Alvarez Calderón.—Yo creo que esa última conclusión es inútil; porque habiéndose aprobado la que propone la Comisión que

consiste simplemente elevar el impuesto fijado en el artículo 136 del reglamento de comercio, y aduanas, donde está establecido el modo de hacer la recaudación, ese artículo está demás.

El actual impuesto es de uno por mil; la Comisión propone que se eleve á tres por mil; pero sin que por esto deje de subsistir el sistema actual.

La Cámara de Diputados tuvo que introducir este nuevo artículo, porque en su proyecto se cambiaba el sistema; pero como la Comisión del Senado lo deja vigente, ya no tiene razón de ser ese artículo.

—Dado el punto por discutido, se procedió á votar y fué desechado el artículo.

Se puso en discusión el artículo 4o.

El señor Alvarez Calderón.—Este artículo también es inútil, Excmo. señor. Estos dos artículos venidos en revisión eran consecuencia de la modificación introducida en el sistema del impuesto por la Cámara de Diputados; pero como ya no se hace esa modificación, no tienen razón de ser esos artículos.

—Sin que ningún otro señor hiciera uso de la palabra, se procedió á votar y fué desechado el artículo.

Se puso en discusión el artículo 5o. y fué aprobado sin observación.

Dice así:

"Artículo 5o.—Las aduanas de Tumbes y Pimentel serán servidas por los empleados y sueldos que les corresponden según su categoría".

Se puso en debate la siguiente conclusión que la Comisión de esta H. Cámara propone en su dictamen.

3a.—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, mas deberán satisfacerlo por el mayor tiempo que corra desde la terminación de dichos períodos hasta que se ejecute el reembarque procediéndose conforme á las reglas prescritas en los dos artículos que preceden".

Sin observación se procedió á votar la conclusión y fué aprobada.

Así mismo se puso en debate la

conclusión 4a. del dictamen, que dice:

4a.—Que adicioneis el proyecto en 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 las de Palta y Mollendo”.

El señor Carmona.—Esta es una reforma enteramente necesaria, por eso la Comisión, después de algún estudio, acordó que se pusiera como parte del dictamen porque es una verdadera facilidad que se dá á los comerciantes para que puedan ir despachando sus mercaderías, conforme las vayan necesitando. Estos mismos almacenes existen en los puertos de Paiza y de Mollendo; y lo mismo puede establecerse en los importantes puertos de Eten, Salaverry y Pisco, para que los importadores gocen también allí de las mismas facilidades, que los del Callao, Mollendo y Paiza, tanto más cuanto que con esto en nada se perjudicará al fisco, sino por el contrario, tendrá en dichos puertos una renta más con motivo del almacenaje y quedará empleada la saludable reforma que deberá implantar el Gobierno imitando el sistema de aduanas establecido en naciones más adelantadas y mejor establecidas que la nuestra.

—Sin que ningún otro señor hiciera uso de la palabra, se procedió á votar y fué aprobada la conclusión.

Después de lo cual, y no habiendo asunto de que tratar, S. E. levantó la sesión.

Por la redacción.

MANUEL M. SALAZAR.

28a. sesión del viernes 11 de marzo de 1904

PRESIDENCIA DEL H. SEÑOR RUIZ

Abierta la sesión con asistencia de los Honorables Señores Senadores:

Elguera	Irigoyen
Morzán	Carmona
Icaza Chávez	Capelo
Samanéz	Puente
Ramos Ocampo	Otoya
Tester	Valderrama

Moscoso Melgar	La Torre Bueno
Morote	Dublé
Villanueva	Almenara
Peralta	Coronel Zegarra
Luna	Escudero
Orihuela	García Calderón
Pacheco C.	Molina
Hermosa	Ward A.
Hernández	Ward J. F.
Ingunza	Noblecilla
Rodolfo	Bernales y
Alvarez Calderón	García
	Secretarios

fué leída y aprobada el acta de la anterior.

Se dió cuenta:

De un oficio del señor Ministro de Fomento, manifestando en contestación al que se le dirigió con transcripción del pedido formulado por el señor Irigoyen, relativo á la complacencia con que el H. Senado vería que el Ejecutivo sometiera á la presente legislatura extraordinaria un proyecto en que se votara en el presupuesto general la partida que fuese necesaria para atender á la obra de reparación del malecón de Chorrillos, que á consecuencia del formidable temblor de la madrugada del 4 de los corrientes, ha sufrido serios desperfectos; que su despacho inmediatamente después que tuvo conocimiento de los daños causados en el expresado malecón, comisionó al ingeniero del Estado don Alejandro Guevara, para que procediera á practicar la correspondiente inspección preliminar; que dicho ingeniero ha elevado su cometido é indica en su informe la naturaleza de los daños ocurridos, haciendo presente, que para precisar de un modo prolijo las obras de demolición, reconstrucción y consolidación en el expresado malecón y darle las condiciones de seguridad, es necesario practicar un detenido estudio, que requiere por su naturaleza tiempo, para que pueda satisfacer las exigencias de una obra de tanta importancia y que le será muy grato en la próxima legislatura ordinaria presentar á las Cámaras, los estudios y presupuestos que se formen para la reparación del antedicho malecón, que no ofrece peligro inmediato para la seguridad del tráfico, como lo expone en su informe el ingeniero comisionado.