

las de contribución hay dos publicaciones que se hacen por mandato de la ley.

Se publica la tasa fijada á los contribuyentes para notificar á estos la cantidad en que han sido acotados y tengan opción á interponer reclamaciones.

Se publican la matrícula de contribuciones -después de su aprobación, y por consiguiente después que han sido resueltas todas las reclamaciones de los contribuyentes.

¿A cuál de estas publicaciones se refiere la de que se habla en el artículo propuesto por la Comisión?

El honorable señor Capelo cree que la publicación de que habla el artículo se refiere á la publicación de las matrículas aprobadas, y ha hecho patente la monstruosa injusticia que se cometería notificando á los contribuyentes las cuotas que le han sido asignadas cuando ya no hay lugar á reclamo. Esto sería lo mismo que negarle el derecho de reclamar que se les concede en el artículo segundo.

El señor **Presidente**.—La discusión ha terminado.

El señor **Orihuela**.—Pero yo interpelo á la Comisión.

El señor **Presidente**.—Pero ya no hay nada en discusión.

El señor **Orihuela**.—Se ha desechado el artículo venido en revisión, y cuando se propone un nuevo que lo sustituya hay que ponerlo en discusión. Lo que ha terminado es la discusión del artículo.

El señor **Lama**.—Toda la tarde se ha insistido en lo mismo, Excmo. señor; se ha dicho que si hay desacuerdos entre el empleado recaudador y los diputados; pero ese desacuerdo lo ha habido mil veces hasta entre los mismos diputados, y esos desacuerdos siempre se han solucionado. Estos desacuerdos tienen que resolverse antes de la publicación de las matrículas.

El señor **Orihuela**.—Si hay desacuerdo entre el empleado que hace la matrícula y los diputados sobre la tasa, la Junta Revisora resuelve el desacuerdo, es decir, fija la tasa antes de que se haya hecho la publicación. Una vez publicada la tasa reclama el contribuyente, y la misma Junta Revisora será entonces la que resuelva la reclamación

y conozca, y fije por segunda vez la cuota de los contribuyentes?

Yo no creo que pueda resolver la Junta dos veces sobre las cuotas que hayan dado lugar á reclamos.

Siendo la hora avanzada, y no habiendo quorum en la sala se levantó la sesión.

Por la redacción.

Manuel M. Salazar

34a. Sesión del lunes 18 de diciembre de 1905.

Presidencia del H. señor Irigoyen.

Sumario:—Aprobación de los presupuestos departamentales de Piura y Cajamarca.—Terminación del debate del proyecto sobre recaudación de las rentas departamentales, quedando éste aprobado.—Queda en debate general el proyecto del Ejecutivo sobre organización de una compañía nacional de vapores.

Abierta la sesión con asistencia de los honorables señores: Barreda, Barrios, Besada, Capelo, Carmona, Carrillo, Coronel Zegarra, Elguera, Echeopar, Falconí, Icaza Chávez, Lama, La-Torre Bueno, Lorena, Luna, Matto, Morey, Moscoso Melgar, Olachea, Orihuela, Peralta, Perez, Ponce, Puente, Ramos Ocampo, Revoredo, Reinoso, del Río, Ríos, Riva Agüero, Rodulfo, Samanez, Seminario y V., Solar A., Tovar, Valencia Pacheco, Ward M. A., Ward J. F., García y Vidalón, secretarios, se leyó el acta de la anterior y fué aprobada.

Se dió cuenta de los siguientes documentos:

De un oficio, del señor Ministro de Hacienda, sometiendo á la consideración del Senado á fin de evitar las dudas de la Comisión de Presupuesto, los siguientes proyectos, aprobados ya en la Cámara de Diputados: arrendamiento de local para la aduana de Pacasmayo; personero del Gobierno en la Caja de Depósitos y Consignaciones; aumento del haber del agente aduanero del Perú en Bolivia.

A sus antecedentes.

Del señor Ministro de Guerra, sometiendo al conocimiento del Senado el proyecto aprobado en la Cámara de Diputados, sobre gastos en la

alimentación en los guardia-marinas peruanos embarcados en la Real Armada española, á fin de salvar las dudas de la Comisión de Presupuesto. A sus antecedentes.

Del señor Ministro de Gobierno sometiendo á la consideración del Senado, á fin de evitar las dudas que tienen algunos señores de la Comisión de Presupuesto, los siguientes proyectos aprobados ya por la Cámara de Diputados: aumento de algunas partidas de los ramos de Gobierno, Policía y Correos; aumento de tres amanuenses de la sección de vigilancia y creación de las comisarías de Puerto Maldonado y de Comas y Pariahuanca; creación de nuevas plazas en los ramos de correos y telégrafos.

A sus antecedentes.

Del mismo, avisando recibo del que se le dirigió comunicándole el nombramiento de don Manuel J. E-rausquin de oficial de partes de esta secretaría.

Al archivo.

Del mismo, avisando recibo del que se le dirigió comunicándole la elección del coronel don Felipe Ruiz para ayudante de esta H. Cámara.

Al archivo.

De los señores Secretarios de la H. Cámara de Diputados, aceptando la invitación para la celebración de Congreso que le ha hecho el Senado, señalando el martes 19 á las 4 p. m.

Al archivo, con conocimiento de la H. Cámara.

A la orden del día.

De la Comisión Principal de Presupuesto, en el proyecto sobre aumento de sueldo á las autoridades políticas.

En mesa para completarse las firmas.

De una adición al artículo segundo de la ley sobre recaudación de rentas departamentales por sociedades anónimas, del señor Capelo,

Dispensada de todo trámite á solicitud de su autor, pasó á la orden del día.

PEDIDOS

El señor Samanés: Que ha tenido conocimiento de que en la capital del departamento de Huancavelica, un empleado de la Sociedad Recaudadora ha hecho poner en la cárcel pública á don Fermín Breña, fiador de un escribano responsable de un desfalco de S. 400, por no haber pagado inmediatamente el valor íntegro

de la fianza, pues solo pudo abonar S. 200; manteniéndosele preso hasta que pagó los otros S. 200. Como este es un abuso que para ejercitarse debe haber obtenido el favor de la autoridad política, pide que se oficie al señor Ministro de Gobierno para que averigüe lo que hay al respecto y que no permita la existencia de autoridades que no sirven para garantizar los derechos de los ciudadanos en los departamentos.

S. E. atendió el pedido.

ORDEN DEL DIA.

Aprobación del presupuesto departamental de Piura.

—Se dió lectura al dictamen y proyecto que siguen:

Comisión Auxiliar de Presupuesto.

Señor:

Vuestra Comisión ha examinado el proyecto de presupuesto firmado para 1906 por la Junta Departamental de Piura y considera que puede aprobarse como ingresos Lp. 4208.250 50, que comprenden un aumento de Lp. 25.8.08 sobre el año 1905.

El Capítulo I de Egresos para el Servicio Administrativo, Lp. 961.5.25 se aumente á Lp. 977.5.25, por ligera rectificación en la partida para premio de recaudación.

En el capítulo II para Instrucción, se suprime todas las partidas que conforme á la ley de 5 del corriente se pagarán con el fondo creado por esa ley, y se voten Lp. 1.165.3.27 como 30 por ciento de las rentas departamentales, deducidos los gastos de recaudación.

El Capítulo III para Beneficencia debe aprobarse como 1905, suprimiendo el aumento de Lp. 10, que carece de significación en la partida que lo contiene.

El capítulo IV para Obras Públicas, Lp. 310 pueda aumentarse á Lp. 710; y el Capítulo V para imprevistos á Lp. 53.5.25 á Lp. 77.3.98, con lo que se balancea el presupuesto.

No se considera partida alguna, como resultado de las liquidaciones de los presupuestos anteriores, por haber omitido la Junta acompañar los cuadros que al respecto provienen las leyes vigentes.

En consecuencia la Comisión propone:

1o.—Que el H. Senado apruebe el presupuesto de la Junta Departamental de Piura para el año 1906.

conforme se contiene en el pliego adjunto; y

20.—Que se oficie al Ministerio de Hacienda, llamando su atención sobre la omisión expresada, á fin de que la Junta Departamental de Piura, acompañe los cuadros respectivos al presupuesto de 1907.

Dése cuenta.

Presupuesto Departamental de Piura para 1906.

INGRESOS:

1. Contribución de predios rústicos	Lp. 1,434.10
2. Contribución de predios urbanos	871.8.10
3. Contribución de patentes é industrial..	1,597.3.30
4. Contribución eclesiástica	75.1.00
5. Multas judiciales	10.0.00
6. Impuesto del 2 y 3 por ciento sobre herencias, naciones y legados	60.0.00
7. Pontazgo.	160.0.00
8. Aumento de actualización de matrículas..	100.0.00
Total:	Lp. 4,308.2.50

EGRESOS:

Capítulo I.

Servicio administrativo Personal

1. Para un Secretario	Lp. 96.0.00
2. Para un oficial archivero.	60.0.00
3. Para un amanuense.	48.0.00
4. Para un tesorero	120.0.00
5. Para un amanuense archivero.	48.0.00
6. Para un portero portanliegos.	24.0.00
7. Para un abogado	10.0.00
8. Para un escribano	7.0.00
9. Para pagar el saldo del actualizador de matrículas de 1903.	35.1.00
10. Para premio de recaudación al 10 por ciento.	423.8.25
Total:	Lp. 872.1.25

Material

11. Para útiles de escritorio y porte de correspondencia de la	
--	--

Secretaría y Tesorería.	18.0.00
12 Para arrendamiento de local.	36.0.00
13. Para alumbrado, agua y policía.	9.6.00
14. Para compra de libros de la Secretaría y Tesorería.	10.0.00
15. Para gastos judiciales.	6.8.00
16. Para publicaciones é impresiones, inclusive la de recibos de contribución y matrículas de contribuyentes.	25.0.00
Total.	Lp. 977.5.25

Capítulo II.

Instrucción

17. Para el 30 por ciento para el fondo de instrucción conforme á la ley de 5 de Diciembre del presente año Libras 3,884.4.25.	Lp. 1,165.3.27
18. Para subvencionar al Instituto Piurano.	100.0.00
19. Para el sostenimiento de becas en el Colegio de San Miguel.	120.0.00
Total.	Lp. 1,385.3.27

CAPITULO III.

Beneficencia

20. Para un médico titular de Piura	Lp. 180.0.00
21. Para un médico titular de Paita.	180.0.00
22. Para un médico titular de Ayabaca.	120.0.00
23. Para un médico titular de Huancabamba.	120.0.00
24. Para un profesora obstetriz	60.0.00
25. Para subvencionar á la Beneficencia para el hospital de Piura.	216.0.00
26. Para el sostenimiento de insanos en el manicomio de Lima.	120.0.00
27. Para la higiene departamental y con-	

batir epidemias . . .	150.0.00
28. Para subvencionar a la Beneficencia pa- ra el hosp. de Huancabamba . . .	72.0.00
Total.	Lp. 2,086.0.00

CAPITULO IV

Obras públicas

29—Para pintura y re- paraciones del puen- te.	Lp. 160.0.00
30. Para pavimenta- ción de la plaza de armas, "Avenida Grau y desmontar arenales en el occi- dente de Piura . . .	250.0.00
31. Para obras públi- cas del departame- to.	300.0.00
Total.	Lp. 710.0.00

CAPITULO V.

Imprevistos

32. Para los de este género.	77.3.98
Total:	Lp. 4,308.0.00

BALANCE:

Ingresos	Lp. 4,308.2.50
Egresos.	4,308.2.50

El señor **Presidente**.—Está en debate el proyecto de presupuesto presentado por la Comisión.

El señor **Rodulfo**.— Excmo. Sseñor: Aunque no voy á tratar aquí de introducir ninguna modificación, sin embargo voy á hacer una observación importante, que se refiere, no sólo al presupuesto del departamento de Piura, sino también á los presupuestos de otros muchos departamentos, y que las cantidades votadas para los gastos de instrucción media como manda la ley que se atienda al fondo de instrucción hay grandes diferencias, así vemos en Piura, donde hay una diferencia de seiscientas y tantas libras, entre lo que se votaba antiguamente y lo que se vota ahora; y así resulta que el departamento que gastaba más en su instrucción, es decir, en departamentos ricos, vienen á resultar beneficiados,

aunque esos beneficios vienen á salir del país, porque esos gastos son atendidos con las entradas generales.

Así es que con mucha frecuencia resulta que los departamentos más pobres vienen á llenar ese déficit del fondo de la instrucción, es decir la diferencia que hay entre la cantidad que daban esos departamentos con lo que deben dar hoy para el sostenimiento de la instrucción media.

Llamo la atención del Senado para que se preocupe de este asunto; la comisión no ha querido ocuparse de presupuesto determinado; pero esta desigualdad existe en muchos departamentos; así se exterioriza en Lima que se beneficia como se benefician todos los departamentos ricos y los que se perjudican son los más pobres, los que están en desventajosa situación económica.

Llamo la atención de los señores senadores para que vean lo que puede hacerse á este respecto.

—No habiendo hecho uso de la palabra ningún otro señor, se dió por cerrado el debate, y votados sucesivamente los ingresos y los cinco capítulos que forman los egresos del Presupuesto fueron aprobados.

Aprobación del presupuesto departamental de Cajamarca.

—Se dió lectura al dictamen y proyecto que siguen:
Comisión Auxiliar de Presupuesto.

Señor:

El Presupuesto Departamental de Cajamarca formulado por su respectiva junta y apoyado por las diversas oficinas administrativas, es reproducción casi exacta del anterior.

Solo hay que reemplazar la partida del Capítulo de Instrucción de Lp. 516 con el 30 por ciento de las rentas generales, ó sean Lp. 436.3.61, é incluir en el capítulo de obras públicas Lp. 36 para el guardián del puente de Chacanto en Balsas conforme á la suprema resolución de 25 de agosto del presente año.

El pliego adicional proyectado por la Junta de Cajamarca, no puede tomarse en consideración por estar expedita la liquidación á que se refiere.

Por lo expuesto, vuestra Comisión os propone que aprobéis el presupuesto departamental de Cajamarca, que conforme á las anteriores

indiciaciones presenta en pliego separado.

Dése cuenta—Sala de la Comisión.

Lima, diciembre 16 de 1905.

PRESUPUESTO DEPARTAMENTAL DE CAJAMARCA PARA 1906

caudación al 15 por ciento sobre Lp. 1,664.1.60 en conformidad con la ley de 17 de noviembre de 1903.

249.6.24

INGRESOS

Lp 506.8.24

1—Contribución de predios rústicos . . . Lp.	1194.8.10
2—Contribución de predios urbanos	74.1.50
Contribución industrial	253.8.00
3 Contribución eclesiástica.	141.4.00
5—Impuesto al transporte de mercaderías entre Yonán y Cajamarca, ceado por ley de 26 de octubre de 1900 y su ampliatoria de noviembre de 1901.	300.0.00
6—Multas judiciales	10.0.00
7—Impuesto del 2 y 4 por ciento sobre herencias y legados á favor de los herederos transversales y extraños.	30.0.00
Lp.	2,004.1.60

EGRESOS

Capítulo I

Servicio administrativo

1—Para un secretario de la H. Junta. . Lp.	60.0.00
2—Para un tesorero departamental.	60.0.00
3—Para un amanuense de la secretaría.	36.0.00
4—Para un amanuense de la tesorería.	36.0.00
5—Para un portapliques de ambas oficinas	14.4.00
6—Para útiles de escritorio y porte de correspondencia de secretaría.	8.4.00
7—Para útiles de escritorio y porte de correspondencia de tesorería.	8.4.00
8—Franqueo de la cuenta al tribunal mayor del ramo.	1.0.00
9—Arriendo del local	18.0.00
10—Compra de libros de ambas oficinas é impresión de recibos	15.0.00
11—Para gastos de re-	

Capítulo II
Instrucción

12—Para el 30 por ciento para el fondo de instrucción conforme á la ley de 5 de diciembre del presente año	436.3.61
--	----------

Capítulo III
Beneficencia

13—Para subvencionar al hospital de Belén de esta ciudad.	200.0.00
14—Para un médico titular del cercado.	120.0.00
15—Para un médico adscrito á las provincias de Cajabamba, Celendín y Contumazá con residencia de cuatro meses en el año en cada una de las provincias citadas determinándose por la H. Junta Departamental el turno que le corresponda.	180.0.00
16—Para un médico adscrito á las provincias de Chota, Hualgayoc y Jaén con residencia en Chota, obligado á asistir á las dos últimas provincias á juicio de la Junta.	120.0.00
17—Para combatir epidemias.	20.0.00

640.0.00

Capítulo IV

Obras públicas

18—Para el transporte de mercaderías á que se refiere la ley de 26 de octubre de 1900 y su complementario de 28 de noviembre de 1901.	300.0.00
19—Para el guardián	

Del puente de Chacan
to en Balsas. 36.0.00

Capítulo V
Imprevistos

20—Para los de éste
género. 84.9.75

Lp. 2,004.1.60

BALANCE

Ingresos. Lp. 2,004.1.60
Egresos. 2,004.1.60

El señor **Presidente**.—Está en debate el proyecto de presupuesto formulado por la Comisión.

El señor **Revoredo**.—Excmo. señor: Cuando se vió este proyecto ante la Comisión se hizo presente por los representantes que concurrimos que debería considerarse una partida de cinco libras, para una obstetriz, cuya existencia era indispensable en Cajamarca.

La Comisión convino en que se colocaría esta partida, y como no se ha colocado, puede aprobarse este proyecto con esa modificación, pues se señaló hasta los fondos de donde podría salir el sueldo de la obstetriz y fué la partida de imprevistos.

El señor **Rodulfo**.—Desde que el fondo de imprevistos va á servir para pagar á la obstetriz solicitada por los representantes de Cajamarca, considero indispensable solamente enunciar la razón que tuvo la comisión para no colocar esa partida, y es que entonces no había sobrante, y siguiendo el sistema adoptado que mientras no esté promulgada una ley no se la considere, como todavía ese descuento que se va á hacer no ha llegado á ser ley, por eso no lo tuvo en cuenta la comisión.

—Se dió por terminado el debate, y votados sucesivamente los ingresos y los cinco capítulos de los egresos del proyecto, fueron aprobados, agregándose al capítulo III la partida de Lp. 60 para una obstetriz.

Conclusión del debate del proyecto sobre recaudación de rentas departamentales.

El señor **Presidente**.—Continúa el debate del artículo 7o. del proyecto de recaudación de rentas departamentales, con la modificación aceptada por la Comisión.

—Sin observación, se dió por discutido el artículo y fué aprobado en los siguientes términos:

“Artículo 7o.—Cuando ocurra desacuerdo sobre la tasa á los contribuyentes entre el empleado que actúa la matrícula y los diputados, cualquiera de ellos lo manifestará inmediatamente á la Junta Revisora, para que antes de su publicación resuelva lo que estime justo”.

Se puso en debate el artículo 8o., propuesto por la Comisión, que dice:

Artículo 8o.—La duración del contrato que el Ejecutivo celebre, á mérito de esta ley, no excederá de cuatro años.

El señor **Barreda**.—Excmo. señor: La experiencia ha demostrado en la recaudación fiscal que las condiciones que al celebrarse un contrato parecen ventajosas, pueden dejar de serlo si trascurriendo el tiempo y desarrollándose las rentas permanece inalterable el premio de recaudación. Por eso el Supremo Gobierno en el último contrato celebrado con la compañía Nacional de Recaudación ha introducido una escala descendente de comisiones.

Como en el caso presente no sería posible adoptar este sistema, desde que la compañía que se encargue de esta recaudación no conoce todavía los productos sobre los cuales debe calcular, y no habría base para fijar aquella escala descendente, la Comisión cree lo más conveniente que se le dé el tiempo necesario para que ella organice bien la recaudación, conozca los distintos ramos posteriormente, en un nuevo contrato, pueda ya convenirle una escala descendente, ú otro sistema análogo que aminore la prima á medida que se desarrollen las rentas.

Esta es la mente del artículo propuesto.

El señor **Ministro**.—El Gobierno encuentra muy sensata la adición propuesta por la honorable Comisión que ha informado en este asunto y por lo tanto la acepta tal y como ella la propone.

—Dado por discutido el artículo se procedió á votar y fué aprobado.

Se puso en debate la adición al artículo 2o. propuesta por el H. señor Capelo, que dice:

“Para este efecto se dará á los interesados 30 días de plazo, previa publicación de las matrículas, acordadas ó rectificadas conforme al artículo 7o.”

El señor **Capelo**.—Puede tomarse como adición al párrafo último del artículo segundo, porque aquí dice (leyó).

Así es que aquí es donde viene la adición.

El señor **Tovar**.—¿Adonde se publica esto? En las capitales de provincia ó en las de distrito.

El señor **Capelo**.—En el lugar donde va á hacerse efectiva la contribución, y si no hay períodos, se publica por bando ó de algún otro modo, porque el objeto es que los interesados sepan cual es la acotación.

El señor **Riva Agüero**.—La adición del honorable señor Capelo debe ser segunda parte del artículo tercero, porque según lo que se insinuó en días pasados la segunda parte del artículo segundo vendrá á ser artículo sexto.

El señor **Capelo**.—La parte que debe ser adicionada es la parte del artículo segundo que dice: "Los contribuyentes tienen facultad....." (leyó).

El señor **Ministro**.—Excmo. señor: yo no encuentro inconveniente en que se adicione la segunda parte del artículo segundo del proyecto que ha venido en revisión en la forma que propone el señor Capelo, pero creo que esa adición debe venir antes de la segunda parte del artículo segundo, es decir, que debe intercalarse entre la primera y la segunda parte, en esta forma (leyó).

El señor **Capelo**.—Perfectamente está muy bien.

El señor **Echecopar**.—Entonces el plazo es para reclamar ante la Junta Revisora, y no ante la Junta Departamental, porque hay dos reclamos: existe el reclamo ante la Junta Revisora, y si esta no la atiende, entonces, se apela ante la departamental.

—Dada por discutida la adición, se votó en la forma indicada por el señor Ministro y fué aprobada; quedando en consecuencia el artículo 2o. en éstos términos.

"Artículo 2o.—Los contribuyentes tienen la facultad de interponer reclamaciones ante la Junta Revisora de matrículas, que será compuesta del subprefecto, del juez de primera instancia y del síndico de rentas del Concejo Provincial. Para este efecto se dará á los interesados 30 días de plazo, previa publicación de

las matrículas, acordadas ó rectificadas conforme al artículo 7o. Los acuerdos de la Junta Revisora son apelables ante la Junta Departamental".

El señor **Samanés**.—Antes de terminar este asunto voy á hacer un pedido. Desearía que se pusiese como último artículo de esta ley una idea que emitió el señor Ministro hace días, es decir que la renovación de matrículas para hacerse conforme á esta ley, no se practicará sino después de dos años. Esa idea me parece conveniente por las mismas razones que el señor Ministro adujo hace días.

El señor **Presidente**.—Eso puede ser materia de una adición que presentará el señor Samanés si gusta.

El señor **Rodulfo**.—Si hoy no se presenta la adición, mañana no se podrá ya, porque fué el sábado que terminó la discusión del proyecto.

El señor **Samanés**.—Hoy se ha aprobado el artículo 7o.; sin embargo, retiro mi pedido, ya que el señor Ministro no acepta mi indicación.

El señor **Ministro**.—Yo sugerí esa idea como medio de conciliar los intereses en juego, pero si la Cámara no se ha pronunciado sobre ella, no puede tomarse en cuenta. Por lo demás, yo creo que si surgen dificultades en el cobro de esa renta, el Gobierno, como medio de evitar dificultades, aplazará la confección de una nueva matrícula por el tiempo que sea necesario, pero eso debe ser potestativo del Gobierno.

El señor **Samanés**.—La tomo la palabra al señor Ministro, y pido que sus palabras consten en el acta.

Proyecto del Ejecutivo sobre autorización para constituir una compañía nacional de vapores.—Queda en discusión.

Se dió lectura á los documentos que siguen:

Lima, á 30 de noviembre de 1905.
Señores Secretarios de la H. Cámara de Senadores.

HH. SS. SS.

Las conveniencias generales de la Nación, las especiales del tráfico mercantil de nuestra costa y la urgencia de reducir á un mínimum de tiempo los viajes entre el Callao y Panamá, han decidido al Gobierno á formular el adjunto proyecto de ley que es grato remitir á esa honorable Cámara.

El Poder Ejecutivo satisface, al pedir la sanción de este proyecto, una de sus más vehementes aspiraciones en orden al desenvolvimiento de las fuerzas económicas del país, manifestada también en el seno de la H. Cámara de Diputados, en la última legislatura ordinaria.

Dios guarde á U. SS. SS.

A. B. Leguía.

El Congreso, etc

Ha dado la ley siguiente:

Artículo 1o.—El Poder Ejecutivo gestionará la organización de una compañía nacional de vapores que establecerá las líneas de navegación señaladas en el artículo 2o., y que construirá y explotará un dique flotante en el Callao.

Artículo 2o.—Las líneas de navegación que deben contratarse serán las siguientes.

1a.—Línea directa entre Panamá y el Callao;

2a.—Línea de escala entre los puertos del litoral de la República, que se extenderá á los puertos de Guayaquil, Valparaíso é intermedios.

Artículo 3o.—El dique, que establecerá la compañía en el Callao, deberá tener capacidad para levantar en dos horas vapores de 12 mil toneladas de desplazamiento.

Artículo 4o.—Autorízase al Poder Ejecutivo para otorgar á la compañía nacional de vapores, además de las concesiones y franquicias acordadas por los artículos 9o. y 10o. de la ley de 16 de diciembre de 1903, las concesiones siguientes:

1a.—Subvención anual de Lp. 30.000 durante 15 años.

2a.—La garantía especial de la renta del impuesto al consumo de los fósforos para el pago de dicha subvención;

3a.—Exoneración de impuestos que afecten la navegación, y de la los de patentes, registro y contribución sobre la renta que produzcan las acciones y bonos de la compañía, salvo el impuesto de hospital que se abra en el Callao;

4a.—Liberación de derechos de aduana sobre los víveres y artículos navales que se importen para el consumo de la compañía, siempre que estos artículos queden depositados en pontones y tengan las mareas y contraseñas de la compañía

Artículo 5o.—La compañía deberá

obligarse á seguir itinerarios fijos en sus viajes.

Artículo 6o.—Autorízase al Poder Ejecutivo para entregar temporalmente á la compañía que se forme, el uso de los trasportes nacionales "Iquitos" y "Constitución", pagando con cargo á sus partidas del presupuesto general el personal de jetes y oficiales y tripulantes de dichas naves.

Artículo 7o.—El Gobierno establecerá las condiciones que deben reunir los vapores en cuanto á su construcción, velocidad, desplazamiento, número, itinerarios, escalas, etc. etc., así como en todo lo relativo al pago de la subvención á los servicios que prestará la compañía al Gobierno y á las tarifas que éste pagará por dichos servicios.

Rúbrica de S. E.

Leguía.

Comisiones Principal de Hacienda y de Comercio é Industrias.

Señor:

El Poder Ejecutivo somete á la consideración del Congreso el presente proyecto de ley tendente á la organización de una compañía nacional de vapores y á la construcción y explotación de un dique flotante en el puerto del Callao.

Vuestras Comisiones Principal de Hacienda y de Comercio é Industrias acogen con decisión la iniciativa del Supremo Gobierno, porque ella viene á realizar una de las más vehementes aspiraciones del pueblo peruano, en orden á su desenvolvimiento y á su progreso. Conceptúan vuestras Comisiones que la ocasión es oportuna y apropiada, pues pocas veces se presentan circunstancias tan propicias para la realización de obras de este linaje, como las que actualmente atravieza el país.

Las comisiones que suscriben, se pronuncian, pues, sin vacilar, por la aprobación del proyecto en conjunto, permitiéndose anotar las ligeras modificaciones que, en su concepto, sería conveniente introducir. Juzgan que la capacidad señalada al dique sería por ahora mayor de lo que requieren las necesidades del tráfico; así es que el desembolso para establecerlo y sus gastos de explotación serían exagerados en relación con los servicios que deben prestar; una capacidad de 7,000 toneladas, en vez de las 12,000 de proyecto, sería sufi-

cienta por algunos años, pudiendo elevarse más tarde á esta última cifra mediante el ensanche de que son susceptibles los diques flotantes, agregándoles nuevas secciones. Creen por esto las Comisiones que suscriben que debe dejar al estudio y decisión del Poder Ejecutivo la capacidad y demás condiciones técnicas del dique proyectado.

Como la ley de protección á la marina mercante nacional establece, en la primera parte del artículo 50., una subvención indeterminada, y el inciso 10. del art 40. del proyecto la señala fijando una suma de consideración, que se estima bastante para el sostenimiento de la compañía, será conveniente adicionar ese inciso en el sentido de que, terminado el plazo señalado, regirá la concesión acordada en la citada ley, ya que la mente no es conceder dos subvenciones.

Creo, además, las Comisiones, que la ley no debe determinar los detalles contenidos en el inciso 40. y que, bastará estatuir que el Gobierno adopte las precauciones que crea necesarias, en guarda de sus derechos.

En mérito de todo lo expuesto, vuestras Comisiones son de dictamen que adoptéis las siguientes conclusiones:

10.—Que aprobéis en conjunto, el proyecto á que se refieren estos actuados:

20.—Que aprobéis el artículo 30. en los siguientes términos:

Artículo 30.—El Poder Ejecutivo fijará la capacidad y demás condiciones técnicas á que debe sujetarse la construcción del dique.

30.—Que adicionéis la primera condición ó cláusula del artículo 40. en estos términos: "Vencido este plazo, regirá para la compañía la concesión acordada en la primera parte del artículo 50. de la ley de 16 de diciembre de 1903"; y

40.—Que desechéis la cláusula 4a. del mismo artículo, sustituyéndola con la siguiente: "40 Liberación de derechos de aduana á los víveres y artículos navales que se importen para el consumo de la compañía, adoptando el Gobierno las precauciones que estime prudentes en guarda de los intereses fiscales".

Dése cuenta.—Sala de la Comisión
Lima, diciembre 11 de 1905.

F. Barrera y Osma.—M. A. Ward
—J. J. Reinoso—Juan C. Peralta—
J. M. Ramos Ocampo.

El señor **Presidente**.—Se pone en debate general el artículo 10. y con él todo el proyecto.

El señor La Torre Bueno.—Siento tener que impugnar este proyecto, por muchas razones, siendo la principal la de reconocer que está inspirado en los más sanos propósitos; y hubiera preferido por esta misma razón haberlo sostenido, pero, para hacerlo hubiera tenido que olvidar los antecedentes históricos de asuntos análogos y también de lo que tuve el honor de manifestarle á esta H. Cámara en la legislatura de 1903, como consta en "El Diario de los Debates" en una de las sesiones del mes de octubre de ese mismo año.

Hecha estas salvedades voy á analizar brevemente el proyecto en debate en sus puntos más culminantes: comenzaré por señalar el error en que se ha incurrido amalgamando dos cosas distintas, aunque aparentemente semejantes, como lo son, la Compañía Nacional de Vapores y la construcción de un dique flotante. De lo primero, tenemos una triste experiencia; allí están las cuatro líneas nacionales que se formaron en otras épocas recibiendo el más decidido apoyo del Gobierno y todas fracasaron estruendosamente, y hay que recordar que en ese entonces no había en nuestra costa sino una sola línea de vapores, en cambio, hoy tenemos siete y una en ciernes y de estas algunas tan poderosas que tienen naves cuyo importe es de ciento veinte mil libras esterlinas á sea S. 200,000.

Las naciones que subvencionan este género de empresas, son naciones que abundan en capitales, son naciones que tienen astilleros para construir sus buques, diques para carenarlos, marinos é ingenieros para comandarlos y últimamente, marinería para tripularlos; entre nosotros duro es confesarlo carecemos en lo absoluto de estos elementos. Creo pues, con lo expuesto que con la subvención de Lp. 30 mil que se intenta darle á esta compañía se van á hacer dos daños positivos: primero distraer esa cantidad de dinero, de servicios públicos más importantes como incuestionablemente lo son la administración de justicia y una buena policía, que para mejorarlas se debe remunerarlas mejor, pues ambas son las que constituyen los más caros derechos del ciudadano, garantizándole la vida y la propiedad; y

segundo que esta subvención va además á estimular á nuestros exigüos capitales á aventurarse en una empresa á toda luz peligrosa, cuando tenemos aquí un vasto campo para invertir esos capitales de manera más reproductiva, como es dándole agua á nuestros áridos valles, irrigando nuestros inmensos desiertos y arreglando nuestros abruptos caminos y otras tantas obras de verdadera utilidad pública.

Por estas razones me pronuncio en contra de la subvención y en el curso del debate me permitiré señalar los otros errores que le encuentro al proyecto.

El señor **Riva Agüero**.—Excmo. señor: Hace poco más ó menos tres meses tuve la satisfacción de iniciar en unión de los señores Payán y Carmona el proyecto sobre la formación de una compañía nacional de vapores de manera que me creo casi obligado á indicar muy ligeramente á la Cámara los fundamentos de este proyecto.

La formación de una compañía nacional de vapores es una verdadera aspiración nacional, es un pensamiento que ha venido germinando hace muchos años entre nosotros, que ha sido acogido varias veces en el seno mismo de las Cámaras; por eso el Supremo Gobierno lo ha acogido con verdadero entusiasmo y resolvió presentar el proyecto de autorización que está en debate. Esa misma acogida ha tenido en el público en el país todo. La honorable cámara sabe por las noticias que al efecto han dado los diarios que el pequeño grupo que se ha formado con el objeto de llevar á la práctica este proyecto, ha sometido la idea á capitalistas del país, á banqueros y en general á todos los que pueden contribuir á llevarla adelante, encontrando en todos la más unánime acogida, como ha tenido entre los exportadores é industriales de toda nuestra costa. Esta uniformidad de pareceres, es, Excmo. señor, á mi juicio, perfectamente explicable. Un país que ha llegado á cierto grado de desarrollo en su comercio exterior es justo, es natural que aspire á libertarse del tutelaje de la bandera extranjera y tienda á conducir sus productos en buques que lleven su propia bandera. Esta no es simplemente para un pueblo cuestión de sentimiento patriótico; es ante todo

importante conveniencia económica. Para comprenderlo es preciso tener en cuenta la fuerte suma que el Perú viene pagando en el extranjero anualmente en forma de fletes de sus productos. Nuestra exportación ha alcanzado ya una cifra muy considerable; cáculase á cuánto asciende la suma que anualmente se va del país en pago de fletes y se comprenderá el gran beneficio que económicamente reportaría de establecer una compañía nacional de vapores: esa suma, sino en su totalidad por lo menos en buena parte quedaría entre nosotros, y una vez establecida la compañía con la amplitud que piensa darle, y á la cual no podría por supuesto aspirar desde su primer instante, no solamente permitiría conservar aquí las sumas que gastamos en la exportación de los productos nacionales, sino que aún podría ganar también algo apreciable sobre la misma importación.

La compañía no quiere, una vez formada, contraer compromisos excesivos, porque comprende que este es un negocio nuevo en el país y no sería prudente obligarse á darle una amplitud muy considerable desde el primer momento. sin embargo, irá gradualmente en el desarrollo del tráfico que piensa establecer, y á este respecto no creo inoportuno decir que se ha discutido mucho sobre la conveniencia de extender las líneas de vapores hasta Europa, lo cual no es imposible aunque así parezca á primera vista. Las personas que hemos estado ocupándonos de éste asunto, lo hemos tratado en todos sus detalles con otras perfectamente conocedoras del negocio de trasportes marítimos, y con sobrada experiencia en todo lo que á él concierne y hemos adquirido el convencimiento de que sino inmediatamente, en un porvenir más ó menos próximo, podremos llevar los productos del país hasta los mercados europeos; pero por de pronto, la aspiración es comenzar por el principio, por establecer sin pretensiones exageradas una compañía de vapores puramente en la costa del Pacífico.

Llevar los productos hasta Europa es, como he dicho, menos imposible de lo que pudiese creerse, porque, si quizá no alcanzara el capital para adquirir la numerosa flota que ese servicio demandaría, se pueden hacer perfectamente combinaciones

con vapores alquilados que se consiguen hoy en muy buenas condiciones, depando siempre una utilidad bastante considerable. No necesito decir más para convencer de que bajo el punto de vista económico, son indiscutibles las ventajas que reportará al país la formación de una compañía nacional de vapores.

De otro lado no hay que olvidar que se trata de establecer entre nosotros una industria nueva, lo que siempre es ventajoso é importante, la industria de trasportes marítimos que es perfectamente segura, porque los negocios de transporte son buenos en todas partes del mundo, y en cualquiera forma en que se hagan, sea por mar ó por tierra; hoy con las precauciones que se toman, con la facilidad de asegurar los vapores, es un negocio que no ofrece grandes riesgos, de suerte que siendo como es de especulación positiva y segura, no hay por qué mantener eternamente alejado el capital nacional de una industria que puede producirle buenos rendimientos, en vez de que todos se los lleven compañías extranjeras.

Esto por lo que respecta á la importancia económica del proyecto; pero hay que contemplar aún las grandes ventajas que mediante la formación de esta compañía va á reportar el comercio nacional. Nadie ignora que sujetos como estamos y hemos estado siempre al tutelaje de las compañías extranjeras, el tráfico comercial en la costa lo hacen esas compañías, la verdad, como les dá la gana, y el Gobierno á pesar de toda su solicitud por mejorar el servicio, sobre todo el de cabotaje, no ha podido conseguir que se haca un servicio regular. Es un hecho que los vapores que hacen el tráfico en nuestra costa, no tienen ya itinerarios, entran y salen á los puertos cuando quieren y es una necesidad inaplazable en beneficio del comercio nacional mejorar esta situación; pues, son enormes los perjuicios que sufre por la inseguridad en la llegada y salida de los vapores. En los puertos de la costa sucede diariamente que hay multitud de artículos que se pierden por completo por esa falta de itinerarios, como pasa con el comercio de frutas, porque si el vapor en vez de salir hoy sale dentro de cinco días, naturalmente la fruta se pudre; con el transporte de

ganado pasa cosa semejante: hay lugares en la costa de donde se trae ganado á la capital completamente áridos donde no hay ni pasto ni agua para las reses y á veces los embarcadores tienen que estar tres ó cuatro días en esos puertos esperando la llegada del vapor con pérdida considerable en el número y peso de las reses.

Esta situación no puede subsistir y la formación de una compañía nacional de vapores subvencionada y con obligaciones estrictamente pactadas con el Gobierno regularizaría el servicio de cabotaje, haciendo un inmenso beneficio al comercio nacional.

De otro lado, el Gobierno desea con muchísima razón que se establezcan siquiera una ó dos veces al mes viajes rápidos entre el Callao y Panamá lo que indudablemente sería también una grandísima ventaja para el comercio. Hoy las compañías que hacen ese tráfico, como naturalmente no buscan sino su beneficio, y el Gobierno no subvencionándolas no puede inmiscuirse en los detalles de su explotación, hacen la travesía entre el Callao y Panamá en diez días y á veces más; se emplea quizá el mismo tiempo para ir del Callao á Panamá que para ir de Colón á Europa, lo que indudablemente ofrece grandísimos inconvenientes.

Serán muy grandes las ventajas que se obtenga si puede establecerse un servicio rápido que nos ponga en doce ó trece días en relación con Estados Unidos. Este es otro de los pensamientos que se tienen en mira con la formación de la compañía nacional de vapores; para el efecto el Supremo Gobierno ha insinuado que podría entregarle á la compañía una vez formada, los trasportes "Constitución" é "Iquitos". Ella naturalmente no ha podido todavía, puesto que no está aún constituido, examinar detenidamente si esos vapores pueden ó no ser útiles; pero parece que por lo menos el "Iquitos", podrá prestar ese servicio.

El pensamiento que se insinuó al principio en la discusión de los que nos hemos ocupado en este asunto fué, que el Gobierno debía dar en arrendamiento los trasportes "Constitución" é "Iquitos" cubriendo la compañía los gastos de sostenimiento esos trasportes; siempre por supuest.

q' después del exámen prolijo q' se hiciese de ellos se comprobase q' reúnen las condiciones necesarias para destinarlos al tráfico de la costa.

Eso, como bien se comprende, sería un gran beneficio para el fisco, porque le permitiría realizar todos los objetivos que persigue con la posesión de esos buques sin que le costaran nada, de modo que todo el presupuesto de marina se podría en ese caso aplicar al sostenimiento de verdaderos buques de guerra.

El Gobierno hasta ahora no se inclina á aceptar esa forma de arreglo; ha manifestado que preferiría entregar los vapores para el uso de la compañía, pero pagando él mismo del presupuesto de gastos de esos buques, los sueldos de oficiales y tripulaciones.

Repito que estos son detalles en los cuales no ha podido entrar todavía, y que no podrán ser materia de arreglos definitivos, sino después, que formada la compañía, se vea si esos vapores, reúnen realmente las condiciones necesarias, y puedan adaptarse con facilidad al tráfico de la costa.

Si pueden aceptarse, habrá un gran alivio para el fisco, disminuyendo en tal caso el fuerte gasto que hoy le ocasiona el sostenimiento de esos buques, y sin embargo, el país los tendrá siempre á su disposición, en cualquier instante en que el Gobierno los solicite.

Quiero tocar, últimamente, Excmo señor, al aspecto político de este asunto, ó mejor diré, las ventajas que en ese orden ofrecerá la organización de la compañía nacional de vapores.

A nadie se le oculta, que la marina mercante es la base, y base indispensable de la marina de guerra. Aunque un país tenga poderosa marina militar, aunque gaste millones en costosos armamentos, si carece de oficiales de marina, y equipajes perfectamente adiestrados para la navegación, sus grandes buques no le servirán de nada.

Por lo mismo, señores, que el Perú por algún tiempo no podrá tener, porque sus recursos fiscales no se lo permiten, una marina militar poderosa, será muy ventajoso á los intereses de su defensa, la organización de esta compañía que cuente con una flota de vapores, que aparte de que servirán para la práctica de

nuestros oficiales y gente de mar, serán construídos con la mira de poder en caso necesario artillarlos, convirtiéndolos en caso necesario en transportes armados en guerra.

Nadie ignora los grandes servicios que la flota sudamericana prestó al gobierno de Chile, durante la guerra contra nosotros mismos; ellos bastan para orientarnos sobre las ventajas que podemos reportar con la organización de la compañía que se proyecta.

Las subvenciones á la compañía de navegación, imponiéndoles la obligación de ponerse al servicio del Gobierno en caso de conflicto exterior, existen en muchos países; varios son los Gobiernos europeos que tienen establecidas esas subvenciones con aquella obligación, y nosotros tenemos la dura experiencia de lo que eso ha sido en contra de nosotros mismos. Será, pues, indudablemente una gran ventaja para el país, y propenderá mucho á afianzar su seguridad exterior, poder contar con una flota de ocho ó diez vapores que pueden artillarse con la mayor facilidad.

Nadie ignora, y conviene decirlo en todos los tonos, que nuestra política exterior es perfectamente pacífica, que aquí no queremos ni nos conviene entrar en conflictos con nadie, que hacemos todo esfuerzo por solucionar las cuestiones pendientes en forma tranquila y amistosa; pero á este respecto toda idea extrema, toda exageración es indudablemente errónea. Yo no participo de la opinión de los que creen que deben hacerse sacrificios exagerados, desproporcionados, nuestra situación fiscal, con el fin de armar el país; nó, en esta materia hay que proceder con gran juicio, hay muchas cosas reproductivas en q' aplicar el dinero, y nuestra situación está lejos de ser holgada para darnos esos lujos, para pensar en grandes escuadras ni en grandes armamentos; pero la idea opuesta, que sostiene la paradoja de que la fuerza de un país está en su debilidad, es aún más equivocada y peligrosa.

Esta es un error gravísimo, excelentísimo señor: todos los países necesitan contar con algunos elementos para atender á su defensa, y aún para presentarse ante las demás naciones en condiciones de respetabilidad. Este es el mundo moderno, y ese ha sido el mundo en todas las

épocas porque esto nace de la naturaleza misma de las cosas. Un país que no tiene cómo atender á su defensa, no pesa absolutamente en la balanza internacional. Si los recursos fiscales nos hubieran permitido á raíz de la terminación de la guerra, comenzar á rehacer nuestro ejército y nuestra marina, en lo que hemos andado tan despacio, los asuntos que tenemos pendientes se hallarían evidentemente en otro pié. Ocasiones se han presentado, como se presentan á veces inesperadamente en el curso de la política exterior, en que hemos podido obtener considerables ventajas, si hubiéramos contado con algunos elementos; pero un país que se presenta á los demás con las manos vacías, rara vez consigue algo, porque los sentimientos altruistas no son, ni pueden ser los que informan la política de los gobiernos en nuestra época.

Creo, pues, que es una necesidad nacional, preocuparse de ir formando paulatinamente, y con el debido juicio, una marina militar, aunque estimo que debe procederse al respecto consultando mucho los recursos fiscales, y la situación en que hoy nos encontramos. La organización, pues, de una compañía nacional de vapores que puede, en caso necesario, ponerse al servicio del Estado, llenará, hasta cierto punto, la necesidad que nuestros escasos medios no nos permiten satisfacer hoy por entero.

Estos son, Excmo. señor, los principales fundamentos del proyecto en debate. Naturalmente él no es viable sin el apoyo resuelto de los poderes públicos, sin la subvención del Gobierno, porque hay que tener presente que se trata de un negocio completamente nuevo, en que vamos á dar los primeros pasos.

Hay que tener presente también, lo que no se oculta por cierto á los que han iniciado este proyecto, que la compañía va á tropezar con la lucha con que otras poderosas y ya establecida, de suerte que sin el auxilio de la subvención fiscal el pensamiento no sería realizable; pero repito, las ventajas que en el orden económico, político y comercial obtendrá el país con la organización de esta compañía de vapores son tales, que compensarán con creces la subvención que el Gobierno está dispuesto á acordarle.

Por lo que respecta á la obra del dique flotante, debo decir, que cuando comenzamos á ocuparnos de la organización de la compañía de vapores no tomamos en cuenta la obra del dique; pero estudiando más el asunto se han unido ambos proyectos porque evidentemente tienen mucha relación: la obra del dique es desde luego indispensable, nadie ignora que el dique que hoy existe en el Callao, está en tal estado de vejez, que ya apenas sirve para algo; por otra parte, no tiene la capacidad necesaria para recibir buques de crecido tonelaje. Hay que contemplar también el desarrollo que va á tener el tráfico en nuestra costa una vez abierto el canal de Panamá, lo que ya había previsto el Gobierno, pues antes de haberse pensado en la organización de la compañía de vapores, había presentado un proyecto pidiendo autorización para celebrar un contrato especial sobre el dique.

El señor La Torre Bueno, ha dicho que no vé por qué se han unido ambos proyectos; pero indudablemente tienen relación el uno con el otro sin que esa relación sea desde luego forzosa. De otro lado el negocio del dique es perfectamente seguro y aunque el de la compañía de vapores también lo sea, tiene el inconveniente de ser enteramente nuevo e el país; de suerte que vinculado con el otro que es un negocio conocido, viene él á bonificarlo y á facilitar más el que pueda llevarsele á buen resultado. Se dirá quizá que esta compañía para establecerse necesita de un capital superior á las fuerzas económicas del país. Naturalmente mucho se ha estudiado el asunto bajo este aspecto, que es esencial; pero no hay tal. Excmo. señor. El desarrollo que piensa dársele á la empresa, á lo menos en los primeros años, se limita como dice el proyecto, puramente á la costa del Pacífico, y con el auxilio, si se llega á un acuerdo con el Gobierno, de los dos trasportes que está dispuesto á ceder, y con la subvención fiscal no se requiere un esfuerzo desmedido del capital nacional. La empresa es perfectamente realizable y la personas que han sido consultadas á este respecto, hombres todos de negocios han confirmado plenamente esta creencia; tanto más, cuanto que hay que tener presente que este ne-

gocio, está sujeto como he dicho, á un desarrollo sucesivo, de suerte que no se va á demandar del capital nacional un esfuerzo repentino, y considerable sino por dividendos moderados y cómodamente escalonados.

De otro lado, sobre la base de la subvención fiscal se puede perfectamente conseguir, no el Gobierno sino la compañía, dinero en el extranjero.

Asegurada por una ley la subvención propuesta, se puede conseguir sin gran esfuerzo el concurso del capital extranjero, de suerte que no se podría alegar en contra de esta empresa que va á extraer del país cinco ó seis millones de soles, que podrían hacer falta para las transacciones corrientes. No hay tal, porque sobre la base de la subvención, se pueden levantar fondos por la compañía en el extranjero como una operación propia de ella, lo que permitirá reducir en mucho lo que se demande al capital nacional.

El negocio, pues, como negocio, es perfectamente realizable; y si además redundará, como creo haberlo demostrado, en provecho del comercio, de la situación económica del país, y si tiene ventajas inapreciables bajo el aspecto político, yo creo, Excmo. señor, que es uno de aquellos proyectos á los cuales no se les puede encontrar por mucho que se escrudiñe, ningún inconveniente verdaderamente serio que induzca á rechazarlo.

Espero por lo mismo que el Senado, tomando en cuenta las razones en que se funda este proyecto, se servirá apoyar con su voto la iniciativa del Gobierno.

El señor Rodulfo.—Yo creo, Excelentísimo señor, que el proyecto que se ha presentado es verdaderamente deplorable, que es un gravísimo y muy costoso error, que es inconducente y que, puede producir si no daño y merma en los intereses públicos sin beneficio nacional de ninguna clase.

Se dice que es aspiración nacional y hasta aspiración nacional universal el que existan compañías de vapores nacionales; pero, Excmo. señor, la palabra aspiración es muy vaga.

Los hombres y las colectividades aspiran y más ó menos en el fondo del alma de todos, está el aspirar á ser dioses, á obtener todas las ventajas, todas las riquezas, las grande-

zas y todas las felicidades de la tierra; aspiración edesordenada que produce ordinariamente muy pocos resultados; así es, pues, que es una frase vaga y que significa poco. Si la aspiración que se trata es de esta clase, lejos de alentarse, debe contenerse, dominarse y reprimirse, porque es la aspiración de una señora de posición modesta con un esposo empleado de pocos recursos que aspira á tener sedas, encajes, brillantes, coches, haciendas, palacios, etc.; ¿qué cosa es todo aquello? una aspiración desordenada, una locura; ¿el marido debe tratar de satisfacer esas aspiraciones cuando no tiene con qué? Nó; el marido le debe decir: no seas loca, no aspire á lo que es imposible y absurdo, y en seguida, aún moderando las cosas le dirá: no aspire á tener ciertos trajes y comodidades porque no está eso dentro de mis recursos, y si yo hago esfuerzos para satisfacer tus aspiraciones lo hago en perjuicio del bienestar de la familia, en perjuicio de las primeras necesidades de nuestros hijos, porque no tendré cómo darles de comer; por darte coche no tendrán lo indispensable para las más premiosas necesidades de la vida.

Así es, pues, que la aspiración es una palabra vacía.

Yo no creo que el pueblo peruano tenga esta clase de aspiraciones, porque un pueblo que quiere ser agrícola, que quiere ser ganadero, que quiere ser industrial, que quiere ser comercial, que quiere hacer irrigaciones en la costa, en la sierra, y que quiere tener compañías de navegación y buques de toda clase, es un país loco, á quien se puede comparar con la señora de que acabo de hablar y que no será nada, porque en la práctica como en lo privado, sucede que el que aspira á todo no consigue nada.

Yo supongo que un individuo joven, lleno de inteligencia, quiera instruirse, que quiera llegar á saber todo, ser médico, abogado, doctor en teología, filósofo, literato en prosa y verso; pues bien ese individuo no llegará á ser sabio, no será sino un ente que ha desperdiciado las facultades de intelectualidad con que viniera al mundo, por falta absoluta de juicio y por sobra de aspiraciones.

Yo desearía, pues, que se explica-

ra lo que significa esa aspiración nacional.

Por supuesto que el pueblo sencillo, las personas que nos comprenden las dificultades de las cosas aspiran á todo: los panameños habrían aspirado á hacer ellos mismos el canal de Panamá; pero esas aspiraciones no las deben alentar los estadistas, los gobiernos y los parlamentos; son las aspiraciones nacionales factibles las que deben merecer el apoyo de los poderes públicos.

No hay sino una aspiración desordenada; se dice también que es cosa de conveniencia nacional, de conveniencia de neogocio, de conveniencia de la defensa nacional.

En cuanto á la conveniencia de neogocio, no hay tal conveniencia; es un error; todos los que trasportan sus artículos al extranjero, todos los que llevan sus artículos del Pacífico al Atlántico, para ellos no puede ser una conveniencia el que se forme esta Compañía, porque estas compañías tienen por fin especulación en su negocio, para por medio de él, sacar algún provecho; y yo sostengo que lejos de ser conveniente para aquellos que tienen artículos que embarcar para mandar fuera del país la formación de esa Compañía, al contrario, les es completamente dañosa para ellos y sostengo también cuando se puede decir que va á favorecer al comercio nacional.

El neogocio será, para los que van á emplear sus capitales en esas operaciones; pero es un error considerar que pueden tener ventajas los que tengan que embarcar mercaderías. La cuestión de transporte es un asunto verdaderamente internacional. El tráfico marítimo se impone y queda siempre bajo el dominio de los pueblos que cuentan con grandes capitales y con numeroso personal apropiado.

Este negocio es de competencia universal, y á los embarcadores les conviene que venga la libre concurrencia de todas las compañías, porque sólo esa libre concurrencia les produce fletamentos baratos.

También se dice que quedamos bajo el tutelaje de las compañías de navegación extranjeras y que este tutelaje tiene intereses encontrados con los nuestros; eso es un absurdo, no tiene sentido común ese tutelaje; eso es lo mismo que si yendo á comprar á los almacenes de Lima, en

donde se encuentran diez almacenes extranjeros y uno nacional, por no estar sometidos al tutelaje del comercio extranjero, diera más facilidades al comerciante nacional y viéramos así á constituir el monopolio.

¿Acaso, Excmo. señor, las entidades nacionales son generosas, caritativas, son excesivamente altruistas, que deben oprimir al servicio extranjero en favor del servicio nacional?

Las compañías nacionales no procurarán sino sacar el mayor interés posible al capital invertido en su formación; allí tenemos la historia de todas las compañías nacionales del Perú; siempre hemos querido establecer monopolios en favor de las compañías nacionales ¿y cuál ha sido el resultado de esos monopolios? Siempre una situación desastrosa, deplorable.

Hubo tiempo en que la riqueza del Perú estaba en manos de entidades extranjeras, porque las entidades extranjeras tenían más elementos y siempre se le dió el negocio á los nacionales (me refiero al guano) se dió una ley de preferencias al capital nacional; ¿y qué resultó? que hubo dificultades con las compañías extranjeras que tuvieron que levantar los intereses del negocio para repartir las utilidades con sus compañeros ó protegidos; bien sabemos que esas compañías nacionales no han dado ventaja ninguna, esa ha sido siempre su historia en el Perú, ellas siempre han tenido que ir á parar al Banco extranjero. Es un error, pues, el decir que hay conveniencias nacionales que cabalmente por el hecho de haber competencias en el tráfico, es que habrán ventajas sobre nuestro comercio y ahora en negocios el Perú, puede hacer competencias con Alemania, Francia, Italia, Estados Unidos, y sobre todo con esas grandes naciones que tienen grandes capitales, astilleros para fabricar buques, grandes fundiciones de acero y numeroso personal profesional y de marina, con países que cuentan con todos esos elementos y con capitales baratos en que el interés es de cuatro ó cinco por ciento; y en el Perú no baja del 10 por ciento. ¿Cómo es posible que con esos elementos vayamos á hacer competencia á los demás? No es posible, pues, esa competencia. Puede ser

que los accionistas hagan negocio, pero no será por las ganancias que tenga la Compañía sino por la subvención, es decir, que el dinero de los otros contribuyentes se los dará el Gobierno á esa compañía, á título de subvención, es decir, que el Estado está listo para sacar el dinero de unos en favor de los otros, que no son siquiera los más pobres, porque los accionistas sólo serán los ricos, los que tienen dinero y los pobres diablos que apenas consumen tabaco, alcohol ó un poco de chacta, esos van á pagar las contribuciones para proteger el negocio de los acaudalados.

Pero hay algo más todavía, no solamente se pide una subvención de Lp. 30,000 directas, sino que se quiere todavía que se les entregue los dos ó tres vapores que el país tiene, el "Iquitos", el "Constitución" y el "Chalaco". Aún cuando el señor Riva Agüero nos ha dicho que hay que ver si esos buques servirán, yo estoy seguro que servirán; el presupuesto del "Constitución", representa Lp. 7,500, el del "Chalaco", 2,500 y el del "Iquitos", que es el mejor, supongo que representará 8 ó 9,000 libras, es decir veinte mil libras más: como además se exime á la Compañía de pagar el impuesto de importación de los artículos que consume, cálculo difícil de hacer por el momento y por lo cual no lo tomo en cuenta, me limitaré á calcular solamente las 50,000 libras entre la subvención y la entrega de los buques. Se ha dicho que el primer plan de la Compañía fué suscribir un capital de Lp. 300,000, entiendo que después se ha aumentado á Lp. 600,000, del que se suscribirá la mitad, esto es, Lp. 150,000; pues bien, sobre ese capital de Lp. 150,000 van á tener una ganancia de 50,000, es decir, la sola subvención del Gobierno representa un 33 por ciento; esto significa que los accionistas primitivos tendrán alguna ganancia y después venderán sus acciones á las entidades europeas, y serán capitales europeos los que después vengán á hacer el negocio por su cuenta.

Todo esto se nos pide en nombre del buen servicio, de los viajes rápidos y de los itinerarios fijos; yo no puedo desconocer que el servicio que hoy tenemos es deplorable; yo soy el primero en reconocer las ven-

tajas de los viajes rápidos y de los itinerarios fijos; pero para eso no es necesario crear una nueva Compañía Nacional de Vapores. Para eso basta con emplear una pequeña parte de la subvención que hoy piensa darse en subvencionar á una compañía establecida, importante, que tenga los elementos necesarios para un servicio como es debido, y no que se hagan todos estos sacrificios en favor de una compañía que sólo tiene elementos hipotéticos.

Los buques modernos se hacen de fierro, y nosotros no tenemos elementos para construir, ni material, ni personal ni grandes oficinas, ni talleres de fundición; no tenemos siquiera personal para la marinería; bien sabemos que en la costa del Perú hay poco personal hasta para la marinería de los buques de guerra; no tenemos tampoco oficiales de marina, ni siquiera suficientes buques de guerra para formarlos, y por consiguiente tendríamos que formarlos artificialmente. Ahora nuestros capitales son más caros, no tenemos suficientes capitales para dedicarlos en esta basta empresa, y al tratar del capital voy á citar un nombre que ha encabezado á los iniciadores de esta negociación, nombre que está vinculado á todas las empresas industriales y comerciales de más consideración del país y al que con toda independencia reconozco se debe, en gran parte, el desarrollo financiero del país; me refiero al señor Payán; él es el que ha dado gran importancia y gran impulso á los negocios del Perú con su inteligencia y con su actividad, propendiendo á la moralización, por qué no decirlo, de las instituciones bancarias; él ha sacado de la nada un banco que de tal no tenía sino el nombre, ha formado una institución que ha servido de modelo estímulo á todas las demás, ha contribuido mucho á nuestro engrandecimiento, esa es la verdad, y ya que estamos hablando de las personas, si es indispensable hablar de la persona del señor Payán, de su gran talento financiero, yo creo que estamos derrochando al señor Payán, y que estamos llevándole á un camino extraviado y no podemos extrañarnos de que esto pueda suceder, porque no solamente los hombres de negocios, sino los hombres políticos, hasta los Napoleones, torcieron los

rumbos que les señalaba su claro talento, se desvanecieron con los impulsos del público fanático. Al señor Payán, que vino á sacar de la nada los institutos bancarios que fundó la primera compañía recaudadora, de la que fué el primer presidente, que creó un caja hipotecaria en el banco del Perú y Londres, que fué la base seria de la creación de la compañía del tranvía urbano de Lima, que realizó aquello que se considera de un gran negocio y al que se le quiere hoy hacer competencia, el tranvía eléctrico de Lima á Chorrillos; pues bien, el Sr. Payán, que ha servido á tantas instituciones, ya lo han agotado; los elementos de que dispone no son bastante ni siquiera para los negocios de banco, y ha sido necesario que vengan capitales alemanes para fundar otro banco; no hay el dinero suficiente para hacer el negocio más fácil que es dar dinero á interés, dinero que de un modo directo produce á las instituciones bancarias 9, 10 y 12 por ciento; para hacer este negocio se ha fundado un banco extranjero, y no digamos que también se fundó antes el banco italiano, porque éste no es realmente un banco extranjero, es un banco que se ha formado con el capital de extranjeros residentes en el Perú, por consiguiente resulta que si el Sr. Payán, con sus actividades distinguidas, con la gran iniciativa, con la gran voluntad que tiene no ha logrado monopolizar el negocio bancario en el Perú y ha sido necesario que vengan capitales extranjeros para efectuar operaciones mercantiles y financieras, que él podría haber realizado sin competencia alguna ó por lo menos sin la competencia que tiene el que viene de fuera, sin protección de ninguna clase, es claro que si el capital no basta para el gran negocio sencillísimo de prestar plata á interés que produce 9, 10 y 12 por ciento y que de un modo indirecto produce á los accionistas 18 y 20 por ciento, si para este gran negocio ha habido necesidad del capital extranjero ¿cómo será posible que para el negocio marítimo, para el establecimiento de una compañía de vapores, negocio sujeto á mil contingencias halla dinero?; creer que habrá, es un absurdo, eso no tiene nombre.

Yo he analizado la cosa en sí mis-

ma y veo que no hay razón ninguna en su apoyo. Voy á verlo ahora bajo el aspecto de la defensa nacional á que se ha referido el honorable señor Riva Agüero, el que con este motivo ha pronunciado una frase que considero desgraciada. Se ha acusado á un grupo político de que dijera que la mejor fuerza que pueda tener una nación es la debilidad; no sé á quién se le ha ocurrido decir tal frase desgraciada que se atribuyó más ó menos como la actitud que tomaba todo el grupo diciendo que el país se defendía con su debilidad, es decir, con su debilidad como las mujeres asustadizas ó los chiquillos. ¿Quién ha podido sostener tal monstruosidad? Pero no es esa la verdad; la verdad es que maliciosamente—no lo digo por el señor Riva Agüero que tiene motivos para no tener mala voluntad al grupo de hombres que lo llevó á ocupar los primeros puestos de la política, que lo hizo presidente del consejo de ministros, porque los hombres no son tan inconsecuentes ni ingratos y una persona tan distinguida no puede serlo; pero sin embargo repite una frase que es una alusión al partido demócrata, que no significa sino una interpretación malévolamente de una declaración, que es ésta: nosotros hemos dicho: para armarse mal, é insuficientemente, indudablemente que vale más no hacer preparativos de ninguna clase; que para hacer frente á una potencia que tiene tres blindados, cuatro cruceros y diez torpederas, no es serio adquirir dos torpederas, medio crucero y una cuarta parte de blindado: ésto no es serio, y además es ridículo y peligroso, porque esa nación enemiga busca pretextos en esos armamentos, y ya hemos visto lo que dice: si mandamos construir una canoa dicen que es un crucero y si mandamos construir una balandra dicen que es un blindado; y hasta en países que simpatizan con el Perú se ha tomado esta afirmación como un hecho, y hemos visto en un periódico serio de una nación que nos quiere que ha dicho que el Perú ha mandado construir un escuadra respetable y de consideración; eso es lo que nosotros hemos dicho, que ésto es ridículo, inconveniente y peligroso, porque nos armamos mal, para que se diga lo contrario. Nosotros no pensamos que perpetuamente

estemos indefensos, que no defendamos nuestros derechos ni formemos escuadra; pero sí sostenemos que necesitamos mucho tiempo, que necesitamos preparar el país para adquirir riqueza y no malgastar hoy el dinero en revólvers Lafoucheux y cañones iguales á los de las esquinas que nos dejaron los españoles, para economizar esas sumas y dedicarlas á hacer producir las tierras y las industrias, á fin de que mañana podamos ser ricos, y defender nuestros derechos íntegramente. Esa es la teoría sostenida; pero no hemos dicho que debemos ser perpetuamente débiles para que cuando nos ataquen digamos que somos lo mismo que una mujer ó un niño á quien no se le debe pegar.

Si el señor Riva Agüero no ha querido hacer una imputación concreta, ha estado desgraciado, porque ha soltado una frase que no tiene aplicación, porque, vamos á ver, ¿quién es quien sostiene esa teoría? No debe ser una entidad comercial ni eclesiástica, sino un orden político, y yo niego eso, pues lo único que hemos aconsejado es una prudencia racional que nos hará mañana fuertes y que debería hacernos.

Se dice que en estos buques se prepara y pone la semilla de un personal de marinos que servirá para nuestra defensa en el porvenir, que ahí se formará un personal de marineros, equipajes, oficialidad, etc.; eso es enteramente teórico, Excmo. señor. Personal marítimo nacional no existirá en los buques de guerra ni en los mercantes, porque cada nación tiene su índole especial; hay pueblos industriales, comerciales, ganaderos, marítimos, etc.; pero nuestro litoral es poco poblado y muy pocos se dedican á la marinería; así es que para que el Perú tenga nacionales en sus buques, habrá que aplicar la ley de conscripción á la marina y traer del interior y de las montañas individuos que vayan á tripular los buques mercantes ó guerreiros por obligación, pero no espontáneamente, porque no tienen gustos ni hábitos marítimos; no sucede aquí como cuando se formó la compañía sud-americana en Chile, que se contaba con todos los elementos, porque entonces los buques se hacían con base de madera, que en Chile había en harta cantidad y además se

contaba con personal numerosísimo de marinería y con el combustible, de carbón de piedra abundante y barato, en su mismo litoral.

Esto tiene otro aspecto y siempre los mismos peligros; estos no son sino pequeños, insignificantes armamentos que no dan fuerza sino pretexto á los demás; esto no viene sino á originar desconfianza y que no produzca resultado ninguno; esto es como aquellos que se ponen cara feira para amenazar á todo el mundo, pero que en el momento preciso no tienen valor, carácter ni fuerza, y sin embargo van á probar una lucha y van á presentar un papel deplorable de sostener la defensa en trístimas condiciones. Así es que bajo el punto de vista de la marina militar, esto también es deplorable; me parece que no conviene por muchas razones proceder así de lijero, sin hacer comparaciones con lo que pasa en otros países que están en situación análoga á la nuestra.

Aquí tenemos el ejemplo de la compañía Sud Americana de Vapores; siento no poder aquí citar cifras exactas sobre el capital y las comisiones de la compañía, pero se sabe que en gran parte esa compañía, aparentemente chilena, es realmene europea, que el personal de su oficialidad no es chilena y que solamente existe en ella un personal que no podemos tener nosotros. esa compañía es casi totalmente extranjera, á pesar de ser chilena en el nombre.

Se dice que sirvió la compañía Sud Americana de vapores de poderoso auxilio á Chile durante la guerra; pero esto mismo es un peligro para los vapores que formen la compañía nacional.

Me parece que esto es algo imprudente bajo este punto de vista, que esto nos puede producir hasta un desaire, porque las naciones marítimas son las potencias las más grandes del mundo ó la que están equilibradas como Bélgica y Holanda, que no tienen peligros de ningún género.

¿Pero potencia marítima el Perú, nación que no está equilibrada, que tiene un fatalismo histórico que la persigue hace un cuarto de siglo, que está constantemente en zozobras, que no sabe si está en seguridad con sus vecinos á quienes inquieta directa ó indirectamente y que no sabe si se encontrará con un estallido el día

menos pensado, que no cuenta con el olvido de las antiguas discensiones y que siempre está en el verdadero peligro.

¿Qué sucederá al día siguiente de una declaratoria de guerra entre Chile y el Perú?

Supongo que esa compañía nacional de vapores cuente con veinte buques. ¿Qué artillería, qué fortalezas tendríamos para defendernos? Indudablemente serían una buena presa de los cruceros del enemigo; desgraciadamente ya no podíamos apelar al gran recurso del corso para perseguir la propiedad marítima, pues la ley internacional marítima, ha suprimido, los buques mercantes del enemigo.

En fin, yo no quiero extenderme más en este punto, ni hacer más distinguos sobre estas consideraciones.

Recuerdo que una república sudamericana que consideraba q' hasta día desafiar el poder de Inglaterra; no sólo no tenía buques, ni siquiera puertos.

¿Cómo podemos dar seguridades á esos vapores con nuestra bandera? La jactancia es detestable, Excmo. señor; el darse importancia de valiente sin serlo, es ridículo; aquel que sin ser fuerte pretende hacer las cosas que hacen los fuertes, es un ente despreciable. ¿Cómo puede ser que viva entre fieras el que no es domador? Eso no engrandece. Todos respetamos á los débiles cuando son modestos, pero cuando vemos á uno que hace gestos, que habla á golpes, y de dar de palos y balazos nos reímos de él, y en las naciones tiene que suceder lo mismo: aquellas que practican actos que significan fuerza sin tenerla, son naciones insensatas que se ponen en ridículo.

Decía hace poco que sería conveniente continuar una exploración para encontrar documentos á posteriori y voy á hacerlo; veamos algunas naciones. ¿Acaso Méjico tiene marina mercante nacional? Habrá la goleta "María Luisa" y cuatro ó cinco botecitos como los que aquí hacen el tráfico entre Miraflores y Chorrillos, en determinada zona del golfo de Méjico; pero acaso se ha ocurrido hacer en forma la marina mercante mejicana? Yo leo los periódicos de ese país, y jamás he visto hablar de esos vapores y me parece que Méjico, por su riqueza, por la extensión de su territorio y muchas otras condi-

ciones está en mejor situación que nosotros. ¿Acaso tienen marina mercante Venezuela ni Colombia? La petulancia es muy común en la humanidad y quizás se cree que nosotros somos superiores á esas repúblicas; insensatez, Excmo señor, porque no lo somos

Es lo mismo que aquel que tiene una renta de cincuenta y cuatro soles y que se considera tan rentista como Rotschild

Ahora mismo hay una república pequeña que nunca ha sido entidad guerrera, se le ha considerado como potencia y como peligro internacional grande y se habla de los buques que espera, de lo que va á fabricar, de lo que van á traer, de empréstitos fabulosos y de una porción de patrañas.

Pero el Uruguay, ahí tiene VE. un país pequeño pero que tiene un presupuesto tres veces superior al del Perú, y que tiene elementos más considerables pero que no tiene ni piensa en tener compañías de vapores.

Pasando á países más grandes: ¿cuáles son las compañías de vapores argentinas? Ahora hay un conato de compañías, ahora se está pensando en eso, porque la aspiración nacional se funda en que ahí tienen muchas vacas, mucha mantequilla y mucha riqueza y quieren tener otra cosa, así es que están en su derecho, porque á todo eso aspiran los que llegan á tener fortuna rápidamente y muy merecida; pero seriamente no se piensa en eso, porque no se han formado grandes ni serias combinaciones, sino que la base y esencia es la exención de impuestos, la subvención del gobierno y las primas; pero en realidad no hay marina nacional mercante argentina.

Pero qué hablamos de estas naciones cuando tenemos una que puede servirnos de ejemplo, y es los Estados Unidos, que en resumen puede decirse que es la primera potencia del mundo, porque apenas si tiene un poco menos de población que Rusia pero mucho más que todos los grandes imperios europeos, y es una nación que en la paz y en la guerra es la más poderosa en mar y tierra, que tiene más riquezas que cualquiera de los países europeos. Pues bien: ¿sabe VE. en qué relación existe el tráfico marítimo en los Estados Unidos? el 90 por ciento es de compañías europeas y sólo el 10 por ciento de compañías americanas. Esto es

fácil comprobarlo, y si quieren vencerse los señores Senadores pueden ver ahora mismo el penúltimo número de la Revista de Ambos Mundos donde se consignan los trabajos de una comisión investigadora sobre la protección á la marina mercante nacional compuesta de 5 senadores y 5 diputados.

La Alemania, con los cinco mil millones que recibió de Francia pudo hacer gastos de esta clase; pero en los Estados Unidos, á pesar de sus inmensas riquezas no se ha considerado que es conveniente entregarse á especulaciones de éste género. Allí se ha presentado un bill, apoyado por uno de los presidentes más prestigiosos, Roosevelt, el jefe hoy de la política americana, tan prestigioso é importante que se le piensa hacer candidato nacional. Por primera vez, después de Washington, van á unirse los dos grandes partidos americanos en uno sólo, para reeligir segunda vez á Roosevelt, por su gran capacidad y sus grandes condiciones, haciéndolo candidato nacional; pues bien, á pesar de un apoyo semejante, se nombró una comisión para que estudiara ese bill; el estudio ha durado dos años, desde diciembre de 1903, y todavía se están haciendo investigaciones, muy prolijas, muy delicadas; se han dado razones en pro y en contra de este asunto, se ha dicho: en Estados Unidos tenemos grandes fundiciones, inmensos talleres, oficinas de fierro y acero, maderas, mecánicos, ingenieros, inmensos capitales, tenemos un personal espléndido, porque los americanos, quizá por atavismo, son los mejores marinos del mundo, desde que tienen innumerables ríos navegables, inmensas costas, son los mejores marinos, tenemos la materia prima, el modo de fabricarla, un personal selecto, una costa inmensa; ¿qué cosa nos falta? Pues bien, se ha dicho: es verdad que tenemos capitales considerables, pero el capital de los Estados Unidos nunca gana un interés menor de 7 por ciento, por consiguiente no se le puede hacer competencia á los capitales ingleses, franceses ó alemanes, que se conforman con ganar un 4 por ciento; por consiguiente es un mal negocio para nosotros, porque evidentemente nadie en el mundo puede hacerle competencia á un capital que

se contenta con ese rendimiento.

De manera que el primer elemento, el capital, es desfavorable para la negociación. En cuanto al personal, es cierto que el personal de marineros y de oficiales no puede ser mejor, ni más numeroso, pero es un personal caro, porque un obrero de los Estados Unidos gana mucho más que un obrero en Europa y como un marinero de un buque alemán está lo mismo en Hamburgo que en Nueva York y uno de un buque americano va lo mismo de Nueva York á Hamburgo, resulta que no habrá por qué pagarle á un americano cuarenta dollars, cuando se puede tener á un marinero alemán por 20, y el público sabe que si se prefiere al de 40, del cuero salen las correas, y que quien pagará las diferencias será él, porque se le cobrará el doble del sueldo, es decir, que será víctima del monopolio.

Vea, pues, V. E. como ni en esa gran nación se hace triunfar un proyecto artificial como éste.

Se pretende que se den primas; pero este sistema es injusto é incuestionablemente opuesto al principio en que está basada en justicia y en derecho la Constitución americana: que el dinero de un contribuyente no se debe emplear en favorecer á otro. Si se ataca por ejemplo, la tendencia de querer constituir al Estado en beneficencia pública, cuando procura atenuar las miserias y desgracias de los particulares, y es solamente como una necesidad de defensa de la sociedad; si se dice entonces que el Estado no es beneficencia, ¿con cuánta mayor razón se debe decir que el Estado no es beneficencia, protectora de ciertas clases con detrimento de otras. Todo el mundo paga las contribuciones, ¿y acaso todo el mundo va á ser accionista de la Compañía Nacional de Vapores?—cree V. E. que haya algún pongo de Chumbivileas que tenga acciones de esa Compañía? Por supuesto que no, Excmo. señor; sólo poseerán esas acciones las personas que tengan bienes de fortuna, la gente rica y los hombres de negocios. ¿Qué resulta, pues? resulta que la contribución que pagan esos infelices indios de la sierra por su chicha y por su "chaeta" viene á parar al bolsillo de los capitalistas. En Estados Unidos, á pesar de que se dice que la raza sajona es muy sé-

ria y que no se rije por argumentos sino por hechos, se ha discutido mucho este asunto, y estudiando las subvenciones han ido á parar al Gobierno del presidente Jefferson, sucesor de Washington, que en 1792 dió un decreto para que pudiera dárseles una pequeña prima á los poseedores de naves, de manera que han tenido que remontarse á 114 años de distancia para hallar la realización de un hecho que los americanos consideran una gran injusticia: dar el dinero á uno con perjuicio de los demás.

Esta es la condición de la compañía de vapores nacional, que de nacional no tendrá sino el nombre y nada más, pues no podrá sostenere de ninguna manera con capitales nacionales, estando de por medio la competencia de compañías análogas sostenidas por naciones que tienen todos los elementos necesarios para sostenerlas.

Se ha formado un sindicato; pero como se ha adoptado el sistema de obligaciones, es decir de emitir bonos que no son de accionistas sino como las cédulas hipotecarias de un banco, se tendrá que los capitales europeos pueden venir, no para cooperar con los nacionales, sino para sacar una ventaja práctica y si es posible absorber el negocio del tráfico marítimo.

Todo esto explica que el proyecto está fundado en el vacío y no puede ser nunca la interpretación de una aspiración legítima, racional y práctica. Por eso me opongo á él decididamente como se opone el señor La Torre Bueno, que sabe perfectamente que lo que se persigue es una utopía. Toda tentativa en este sentido fracasará como fracasó la del año 67, á pesar de que el gobierno cedió el antiguo "Chalaco", que sirvió como transporte en la guerra nacional, y algunos otros vapores. Por supuesto, á pesar del fracaso, no faltó quienes hiciesen negocio, por que el fracaso de los negocios públicos no significa, algunas veces, el fracaso de los negocios particulares; cuando estos van unidos, el que paga es el Estado.

Se dice además, que "las circunstancias son excepcionalmente favorables" y esa es una frase vaga que emplea la comisión; yo no sé qué significa; pero esa vaguedad no me ex-

traña, porque es propia de las comisiones. Por ejemplo si se trata del proyecto de legislación del trabajo, se dice: "Vuestra comisión opina que el proyecto es espléndido, monumental, piramidal y va á producir inmensos beneficios." Pero no es esa la misión de las comisiones; cuando se manda un proyecto á una comisión no es para preguntarle simplemente cuál es su juicio, su opinión, sobre el fondo del asunto, para que lo examine y dé conclusiones concretas; se les dice: busque usted las razones, investigue usted, lo que en sustancia significa este proyecto, si es bueno, si es útil para el país. Eso no se hace alabando un proyecto sin estudiarlo debidamente, y en este caso la comisión de hacienda no explica cuáles son esas circunstancias excepcionalmente favorables.

Mientras tanto, cuántas cosas útiles podrían hacerse con el capital que represente esta subvención en total no menor de 70,000 libras

Chancay no tiene comunicación con la capital; Canta no la tiene tampoco; lo que es Ancón está unido por un ferrocarril que costó diez millones, es decir sesenta veces más de lo que comunmente cuesta.

Todos sabemos que la costa del Perú es árida, que se muere de sed; por qué el señor Carmona y sus amigos no emplean su dinero en irrigaciones, en canalizaciones en el Taimi, en pozos artesianos y dentro de un año tendríamos el mejor arroz para el consumo de la población y no que el señor va á perder sus capitales por que se va á meter en una negociación en la que no sabe una palabra.

Yo comprendo al señor Morey y me lo explico, es representante de un departamento fluvial; él quiere navegación nacional marítima, que los grandes ríos la navegación de gran importancia para nosotros y es tan importante que si vemos que la navegación interior de los Estados Unidos pasa nueve veces más á la navegación nacional marítima que tiene medios especiales dedicados á ella y que cuenta con mucho más movimiento del interior y eso es lo que querrá el señor Morey y esa es la navegación practicable, la del interior, no la navegación marítima, que no podría sostenerse ni en el mismo Pacífico, porque todo lo que sea ten-

dente á favorecer el cabotaje tiende á encarecer el flete.

Yo creo que si se emplea una subvención para que se tengan vapores rápidos entre el Callao y Panamá y si se fijan en los posibles itinerarios en el tráfico eso si sería practicable, eso si sería alcanzar un fin práctico.

Yo creo, Excmo. señor, que esto puramente significa una pérdida de sesenta mil libras anuales al fisco, sin provecho de nadie, aunque se dice siempre en pró de las aspiraciones nacionales; no se debe fomentar las aspiraciones irreflexivas del pueblo porque esto vendría á ser una nueva decepción.

En los pueblos sucede lo mismo que con los individuos; desaparecidas las ilusiones, después de la decepción no quieren más que morir, concluyen ó por pegarse un balazo en la cabeza ó por tirarse al río, ya no tienen fé en nada. No se deben, pues, fomentar las ilusiones de ser potencia marítima; no debemos entrar en exageraciones que en el último caso será una decepción; y á fin de que ese pueblo no quede perdido, los poderes públicos están en el deber de mantener esas ilusiones á los pueblos para que después no vayan á estrellarse contra sus ilusiones perdidas.

Yo quiero que el Perú se engrandezca; pero deben limitarse sus aspiraciones dentro de los límites de su fortuna, no pasando de los verdaderos límites de su vida positiva, por medio del trabajo, de la irrigación de sus campos, del trabajo de sus minas; así es como quiero por ese camino el engrandecimiento del Perú; esas deben ser las aspiraciones verdaderas que deben alimentar por el pueblo; pero no deben presentarse proyectos quiméricos, irrealizables; sería lo mismo que el de pretender fabricar relojes para tener el gusto de mirar la hora peruana, pero en lugar de costar cinco soles costaría diez; mientras tanto, la compañía tendrá diez mil libras al año de subvención, que se beneficiará con eso; pero el público perderá inmensamente y concluirá por arruinarse; estoy pues, en contra de este proyecto y creo que procediendo cuerdamente el Senado debía rechazarlo.

El señor **Riva Agüero**.—Pido la palabra.

El señor **Presidente**.—La tiene su señoría; pero le pido que se concrete á hacer rectificaciones.

El señor **Riva Agüero**.—Está bien, Excmo. señor: Voy á decir dos palabras solamente para rectificar un concepto del honorable señor Rodulfo. Su señoría se ha alarmado, creyendo que yo he hecho alusión á algún círculo político, cuando dije que hay quienes piensan que la fuerza del Perú consistía en su debilidad, lo que yo calificué de verdadera paradoja. No he tenido la menor intención de referirme absolutamente á ninguna persona, ni á ningún grupo; he indicado una tesis abstracta y en ese sentido la he combatido; pero el honorable señor Rodulfo, que rechaza la frase, nos ha sostenido, sin embargo, algo que importa en buena cuenta su confirmación, porque esta frase no es más que la síntesis de las ideas que ha expuesto. Nos dice su señoría: no se puede sostener aquello de que la fuerza de un país está en su debilidad; pero yo sostengo que como el Perú no está en situación de tener una escuela poderosa, más vale que no tenga ninguna. Esto es, Excmo. señor, un grave error; desde luego, una escuadra realmente poderosa ni es necesaria ni podremos tenerla; pero no por eso se puede sostener el otro extremo, que no debemos tener absolutamente nada en el mar que no sea prudente, patriótico y político el comenzar á tener algo.

Pues yo sostengo la tesis abiertamente contraria, y creo que el país todo está conmigo: creo firmemente que es necesario, sin sacrificios exagerados, preocuparse de ir formando una marina en la medida de nuestras fuerzas; que el Perú, por la vasta extensión de su costa, no puede dejar de tenerla, como siempre la ha tenido, y, como no es posible, improvisar una marina poderosa en un día, ni podríamos hacerlo nunca, hay que ir paulatinamente formando alguna para llegar á tener algo, como lo demanda no sólo la seguridad, sino hasta la respetabilidad de la Nación. El criterio del honorable señor Rodulfo nos obligaría á permanecer en ese orden en la inacción más completa, y á vivir como hemos vivido 25 años, sin tener ni siquiera un bote en el mar. ¿Quiere S.Sa. que pasemos así otros 25 años? Nó,

Excmo. señor; es necesario ir paulatinamente resurgiendo si queremos recuperar nuestra posición en Sud América; es necesario, á medida que la riqueza del país lo permita, atender á las necesidades de nuestra defensa como lo hacen y tienen que hacerlo todos los pueblos de la tierra, porque es un error grave creer que los armamentos se hacen siempre con miras de hostilidad: es frase vulgar, que ellos sirven con más frecuencia para mantener la paz, que para hacer la guerra.

Desde luego, el país á que el honorable señor Rodulfo alude no se alarma ciertamente por nuestros modestos armamentos: ese país sabe que el Perú no es tan insensato para pensar en buscar conflictos, cuando apenas comienzan á cicatrizar sus heridas; pero no podemos aceptar que por cuanto quizá no le agrade á ese país que el Perú adquiera algunos elementos, debemos, por no suscitar sus infundadas alarmas, no hacer nada y permanecer en la inacción más completa, en la sumisión más absoluta hasta á ocultos deseos. El Perú entero rechaza conmigo situación tan humillante.

El Perú tiene perfecto derecho de ir formando algunos elementos para salir de la triste y peligrosa condición de país completamente desarmado, y el país, repito, á quien el honorable señor Rodulfo se ha referido, al hablar de este asunto, sabe muy bien que esos pequeños armamentos no deben inquietarlo. Por otro lado, no es ese país el único con el cual estamos en relación ni puede dejarse de prever el porvenir, esforzándonos por ponernos á cubierto de nuevas agresiones. En todo sentido es, pues, patriótico y urgente que el Gobierno y los poderes públicos se preocupen de ir restableciendo con juicio el prestigio militar de la Nación. En este siglo, un país que no tiene absolutamente elementos de defensa, no pesa. Excmo. señor, como ya lo he dicho, en la balanza internacional ni puede esperar nada de los esfuerzos de su diplomacia. Pensar otra cosa, es vivir soñando. Desde luego, declaro que estos principios é ideas son las mismas que he sostenido desde la primera vez que ingresé al Gobierno, y gracias en gran parte á mi tenacidad para que se consiguiera algunos elementos de

tos en la modesta escala que hoy los tenemos y que permiten al país vivir hoy relativamente tranquilo á la sombra de la paz.

No quería sino hacer estas ligeras rectificaciones, Excmo. señor.

El señor **Carmona**.—Pido la palabra.

El señor **Presidente**.—Puede su señoría hacer uso de ella.

El señor **Carmona**.—Excmo señor: yo no pensaba hacer uso de la palabra en este debate, por lo mismo que para nadie es un secreto el interés que hace tiempo tengo en la formación de una compañía nacional de vapores; pero como mi interés no es personal ni particular sino general, porque estoy convencido de que esta compañía ó cualquiera otra nacional q' se forme, viene á favorecer los intereses generales del país, y como el honorable señor Rodulfo me ha provocado, por decirlo así, para que conteste sus argumentos, me veo obligado á terciar en este debate.

Ha dicho el honorable señor Rodulfo que debo preocuparme—más bien de mejorar las condiciones de mi principal negocio, del cultivo del arroz en el norte y no de compañía de vapores, á la que tanta prevención le tiene su señoría. Yo siento mucho que el honorable señor Rodulfo, no haya ido por el norte á ver las obras hidráulicas que se han hecho por valor de más de S. 200 mil, á ver cómo está organizado allí ese negocio. El honorable señor Leguía y otras personas que como él se preocupan de estos asuntos, saben cómo, sin pedir dinero al Gobierno, se encuentra organizada la agricultura en mi departamento produciendo su riqueza general; y lo digo con orgullo, porque he tenido la suerte de ser uno de los que ha contribuido á que esas obras se iniciaran y se hicieran y á que esa riqueza viniera al departamento de Lambayeque; ahí, Excmo. señor, se ha cobrado y se está cobrando actualmente una contribución sobre el alcohol, pedida por los vecinos y pagada con gusto por todos, para aumentar las aguas del río y actualmente se llevan ingenieros con el objeto de realizar esa importante obra. Así es como nos ocupamos, Excmo. señor, en el norte, del negocio del arroz y en general de la agricultura, y debe saber el H. señor Rodulfo que no soy yo el único que de eso se ocu-

pa; soy el último quizá y no hago sino ayudar á que se haga en este sentido un bien á mi país y por eso pongo á su servicio toda mi energía. Bien puedo, pues, continuar en labor parecida en favor de mi Patria, ayudando á la formación de una compañía nacional de vapores que dará provechosos resultados en todo orden.

Hecha esa salvedad, Excmo. señor, y ya que tengo el uso de la palabra, voy á contestar algunos de los puntos tocados por el honorable señor Rodulfo. Ha dicho el honorable señor Rodulfo, que la formación de la compañía nacional de vapores es un daño á los intereses públicos. He oído con sorpresa ese concepto y siento, Excmo. señor, que el honorable señor Rodulfo haya expresado esas frases que, francamente, por lo mucho que le reconozco, creo q' son verdaderas de buena fé; pero me admira que un senador que ha defendido con calor muchas buenas causas, hoy ofuscado no sé por qué, tache de malo algo que es verdaderamente de interés público, algo q' viene á favorecer los intereses nacionales, algo que es de aplauso general; yo no opino, por lo menos, como el honorable señor Rodulfo, y me siento satisfecho le opinar así. Ha comparado el honorable señor Rodulfo al Perú, en caso de formar esta compañía de vapores, con una señora casquivana.

El señor **Rodulfo**.—(Interrumpiendo).—No he dicho eso de casquivana.

El señor **Carmona** (continuando).—(Ese ó parecido calificativo dió su señoría) Con una señora casquivana de las que obligan á sus maridos á hacer gastos q' no están en condiciones de hacer; pero no se trata de hacer gastos ni de botar el dinero, sino de formar una compañía nacional de vapores que ha de traer bien al país en lugar de acarrearle ruina; de manera que la comparación en mi concepto, por lo menos no ha sido feliz.

Ha dicho el honorable señor Rodulfo que á un pueblo que quiere entrar en toda clase de negocios se le puede calificar de un pueblo loco, si trabaja en fábricas, ferrocarriles, compañías de vapores, etc. Yo solamente tengo que contestar á eso, Excmo. señor, que el gran pueblo del norte, Estados Unidos, debe ser loco, porque allí hay compañías de

vapores, fábricas, cultivos de artes, agricultura, manufacturas, etc., etc. Todo aquello que el honorable señor Rodulfo, ha calificado de locura. Nosotros no estaremos en la condición de desarrollar esas industrias con toda magnitud, pero me parece que por lo menos, en proporción y hasta donde puedan nuestras fuerzas vamos haciendo lo mismo, imitando á ese gran pueblo. Si ella es locura, bendita sea.

Cuando aquí las compañías de vapores no ayudan al comercio como debían ayudarlo, no veo por qué no se ha de poder formar una compañía nacional con todos los elementos del país, porque las acciones estarán al alcance hasta de las clases más pobres, porque serán de una libra pagadera por dividendos para que no se crea es un negocio particular de monopolio y para que hasta la clase menesterosa pueda ser accionista.

No es, pues, como ha calificado su señoría, un negocio formado por hombres que no saben lo que hacen ni lo que piensan y menos por gente que persigue un negocio con fines ilícitos.

Ha dicho el honorable señor Rodulfo que la compañía se ha formado con ciento cincuenta mil libras y que el Gobierno va á contribuir con el 33 por ciento de ese capital. Indudablemente que el señor Rodulfo no ha tomado datos de fuentes verdaderas; pues la compañía se va á formar con un capital no de libras 150,000 sino de seiscientas mil libras y por consiguiente el Gobierno, en vez de contribuir con el treinta y tres por ciento, sólo dará el cinco por ciento, lo que no tiene nada de extraño ni de nuevo, porque á cada momento estamos viendo que se dan leyes garantizando el 7 por ciento del capital para ferrocarriles, y menos debe llamar la atención cuando esta compañía va á recibir en sus vapores á la gente que envíe el Gobierno para que hagan su práctica de marinos y marineros, á fin de tener un personal que sirva mañana en los buques de guerra, y ese estudio y esa práctica á bordo de los vapores de la compañía no costará nada al Fisco.

Ha dicho también su señoría que todo el presupuesto de los buques "Iquitos" y "Constitución", va á pagarlo el Gobierno en beneficio de

la compañía; pero eso no es exacto ni sé de dónde lo ha sacado el honorable señor Rodulfo, porque el Gobierno lo que pagará serán los sueldos de la gente que tenga á bordo haciendo su práctica, pero no los demás gastos de los buques, pues esos gastos los pagará la compañía, ya sea que estén en el Callao ó navegando. La compañía será la que pague el carbón, manutención de la gente, conservación y pintura de los buques, etc., etc., ahorrando el Gobierno una gran parte de lo presupuestado con aquel fin.

Ha pronosticado el señor Rodulfo que no se conseguirá el capital necesario porque los prestamistas no son locos para proporcionar capital cuando en este país puede venir una nueva revolución, etc.

El señor **Rodulfo**.—(interrumpiendo).—No he dicho nada de revolución.

El señor **Carmona**.—(continuando).—No recuerdo textualmente las palabras de su señoría, pero ese fué el sentido de ellas, y en respuesta, á semejante pronóstico, tengo que contestar que esa será cuestión de los prestamistas que sabrán lo que hacen con su dinero mejor que el señor Rodulfo y si no hay dinero no habrá negocio y el señor Rodulfo quedará contento de haber contribuido á ese fin; pero me parece que no debemos nosotros darles lecciones á los prestamistas; no debemos tocar ese punto, porque no es ni de resorte del Gobierno ni del Congreso discutir el negocio de ellos, sino un acto voluntario de los que van á prestar su dinero, que lo proporcionarán si á su juicio y no al del honorable señor Rodulfo encuentran suficientes las garantías ofrecidas.

Dijo también el señor Rodulfo que el tener buques sería un incentivo más para que alguno de nuestros vecinos nos declarase la guerra. Para discurrir algo al respecto yo me permito preguntar al Sr. Rodulfo, si la guerra á que nos provocó Chile fué para quitarnos buques ó territorio, y si por desgracia algún vecino nos declarara la guerra, ella sería para quitarnos buques ó territorio; yo pregunto al señor Rodulfo: ¿Si nosotros no tuviéramos un solo buque y uno de nuestros vecinos lo tuviera qué haríamos cuando se presentara aquí trayéndonos un ultimatum? Yo invito al señor Rodul-

fo á que me conteste estas tres preguntas.

Ha tachado el señor Rodulfo la autorización que el Gobierno solicita para dar una subvención á la compañía que se forme; pero su señoría no se ha fijado en que las subvenciones no son cosa nueva; que no sólo la va á dar el Perú, sino que en Chile, por ejemplo se da ahora mismo trescientos ochenta mil pesos á la compañía sudamericana y que se está formando otra compañía con subvención también y que subvenciones se dan en Francia, Alemania y en todos los países donde hay marina mercante nacional. Y para no tocar más este punto, Excmo. señor, tengo aquí un recorte de un diario con el que se publica la ley que se acaba de expedir en el Ecuador el 7 de octubre de 1905, formando una compañía de vapores á la que se da una subvención mayor á la que el Perú puede ofrecer.

Aquí está el recorte y ruego al señor Secretario le dé lectura, porque el asunto es pertinente y de verdadera importancia por tratarse de uno de nuestros vecinos.

El señor **Secretario** leyó:

Línea ecuatoriana de vapores

El Congreso de la República del Ecuador.

Considerando:

Que es deber prestar todo el apoyo necesario á la formación de empresas nacionales

Decreta:

Art. 1o. Autorízase al Poder Ejecutivo, para que contrate con una compañía nacional el establecimiento de una línea de vapores que, bajo la bandera ecuatoriana, haga un viaje semanal entre Guayaquil y Panamá, anclando en el viaje de ida y regreso en todos los puertos de la costa ecuatoriana y una vez al mes en una de las islas de Colón.

Art. 2o. La compañía, tan pronto como haya marinos nacionales, les dará preferencia para los empleos de sus vapores.

Art. 3o. La Compañía se obliga á recibir en cada uno de sus buques, tres guardias marinas que hayan hecho su curso en la escuela naval de la República, para que sigan el curso de navegación práctica y sean

instruídos gratuitamente por el capitán y oficiales del buque.

Art. 4o. La Compañía ocupará preferentemente á los ingenieros que hayan hecho su curso en la escuela naval de la República.

Art. 5o. La compañía conducirá gratuitamente las valijas y reducirá un 25 por ciento los pasajes que fueren de cuenta del Gobierno y los fletes de la carga que éste embarcare.

Art. 6o. Las acciones de la compañía serán de un cóndor cada una de manera que las acciones puedan ser repartidas en toda la República y tomadas por todas las personas que quieran propender á esta empresa.

Art. 7o. El directorio de la Compañía se compondrá de ecuatorianos en sus tres cuartas partes.

Art. 8o. La compañía queda exonerada de todo impuesto fiscal, creado ó que se creara en lo sucesivo, así como de todo derecho de puerto de cualquier clase, como faros, patentes, prácticos, tonelaje, etc.

Art. 9o. El Gobierno dará á la Compañía una subvención de 1500 sueres mensuales por cada vapor que tome al servicio hasta el número de cuatro para la línea entre Guayaquil y Panamá; é igual suma por cada vapor si la compañía estableciera una línea para el Perú y Chile.

Art. 10o. En caso de guerra internacional la compañía pondrá todos sus vapores á disposición del Supremo Gobierno, quedando suspensa la subvención.

El Gobierno pagará á la Compañía el equivalente del 10 por ciento anual sobre el capital invertido, siendo de cuenta del mismo todos los gastos de vapores.

La Compañía importará todo el carbón que necesitare para el consumo de sus vapores este artículo así como sus depósitos estarán exentos de todo impuesto fiscal ó municipal.

Dado en Quito, capital de la República á 7 de octubre de 1905.

Ejecútese.—**Lizardo García.**

El señor **Carmona** (continuando)

—Como se ve Excmo. señor, en el Ecuador se ofrece una subvención mayor que la señalada en la autorización que pide el Gobierno, y á ningún ecuatoriano se le ha ocurrido criticar ni tachar aquel propósito y

menos en la forma poco conveniente en que lo ha hecho el señor Rodulfo al discutirse un proyecto de verdadera conveniencia para la patria.

No quiero, Excmo. señor, extenderme más sobre este punto; pero sí advertiré que uno de los propósitos que ha perseguido esta compañía es que tengamos una comunicación rápida entre el Callao y Panamá, de modo que en lugar de invertir catorce días del Callao á Panamá, como sucede ahora, número de días que el Gobierno no ha conseguido que se disminuya á pesar de haber hecho gestiones con tal objeto. Ese viaje, Excmo. señor, puede hacerse en cinco días y más tarde se podrá hacer en tres, con vapores rápidos, y como hoy se hace el de Colón á Nueva York en 5 días y de Nueva York á Europa en seis, resultará que del Callao á Panamá se podrá ir en nueve días y á Europa en quince. Esta rapidez en los viajes será, pues, un beneficio positivo que se hace al país, y dejo á la consideración de la H. Cámara meditar sobre las ventajas comerciales y políticas que ese acercamiento del Perú á los Estados Unidos y Europa podrá traer y esto es tan cierto que de Chile, Excmo. señor, han venido noticias de personas altamente colocadas que interesando á su Gobierno procuran conseguir un vapor quincenal que venga directamente de Valparaíso al Callao á ponerse en conexión con el vapor directo que saliera del Callao á Panamá. Creo inútil, Excmo. señor, extenderme más sobre el particular, pero no dejaré de manifestar que también la nueva Compañía Alemana que acaba de formarse en Hamburgo y que vendrá al Perú á recoger carga para llevarla á Europa, trata de hacer acuerdos ó arreglos con la Compañía Nacional para llevar á Europa la carga que recoja de la costa.

No hay, pues, por qué preocuparse, ni por qué predecir que esta Compañía va á arruinar á nadie, y sobre todo los que vamos á meternos en este negocio estamos convencidos de que haremos un beneficio al país y de que al mismo tiempo vamos á obtener utilidades y de que no nos vamos á arruinar, á pesar de las predicciones del honorable senador por Huánuco, y debemos tranquilizar al honorable

señor Rodulfo recordando que más sabe el loco en su casa que el cuerdo en la ajena. Más sabremos, pues, los que vamos á exponer nuestro dinero que el que no expondrá el suyo. Más tarde, si nos arruinamos, tendrá su señoría derecho para decirnos: "yo profeticé su ruina". Creo, pues, que no se deben crear dificultades sobre un negocio que se traduce en beneficio para el país.

Ha tocado otro argumento su señoría relativo á las palabras que pronunció el honorable señor Riva Agüero de que aquella formación de la Compañía Nacional de Vapores era una aspiración nacional.

Si no es una aspiración ¿cómo se explica su señoría que por cable nos hayan comunicado que en Iquique se habían reunido cincuenta mil libras, entre peruanos solamente, para tomar acciones, y que de Iquitos se hayan pedido otras cincuenta mil y que el señor Morey, que sabe lo que son las compañías de navegación, haya tomado diez mil libras para él y que entre cuatro amigos más aquí, se haya distribuido una fuerte suma. ¿Qué significa todo esto para el honorable señor Rodulfo?

Los iniciadores de la idea no tenemos, Excmo. señor, interés en acaparar las acciones; no van á ser acciones liberadas; se va á dejar á todo el mundo que tome las que quiera y es nuestro propósito tomar solamente las acciones que sobren, y si solamente quedaran diez para los iniciadores se conformarían con ellas.

Me decía el honorable señor Rodulfo, justamente antes de comenzar la sesión, que el objeto de esta Compañía era aprovechar de la subvención del Gobierno y después venderla al extranjero.

Yo contesté lo que debía al honorable señor Rodulfo, aunque seguro de que no era su intención herir á los hombres que persuadidos de hacer un bien á nuestra patria tratamos de formar la Compañía, y aunque naturalmente habría motivo para sentirse herido, porque la apreciación del honorable señor Rodulfo es temeraria y equivale á decir que se va á jugar con el crédito y el porvenir del país, por ganarse unos cuantos soles, la pongo de lado porque repito que es temeraria.

Yo quiero, sin embargo, hacer una declaración; tomaré cuantas acciones pueda, si es que sobran; pero protesto de que no venderé una sola, vaya el negocio bien ó vaya mal; me guardaré esas acciones: creo con mi actitud hacerle un bien al país; si me he equivocado, culpa será de la falibilidad humana y pagaré mi error con la pérdida que me resulte.

Ha calificado el honorable señor Rodulfo de excesiva la subvención de Lp. 30,000; pero debo recordar á su señoría y á la H. Cámara que Lp. 10,000 corresponden como subvención al dique y 20,000 á la compañía de vapores; y que como dijo muy bien el H. señor Riva Agüero, estos dos negocios se han juntado para bonificarse el uno con el otro, y nada más.

Sólo me falta responder á un punto que debía contestar el H. señor Ministro; pero que yo lo haré en su lugar, porque como se refiere á su persona, quizá tengo yo más libertad para hacerlo. El H. señor Ministro no se ha dejado llevar de nadie para patrocinar la idea de esta Compañía; hace tres años que el señor Leguía y yo nos ocupamos del mismo asunto, con el mismo interés que hoy y cuando no era Ministro; de manera que no se puede decir que las alturas del poder lo han mareado ni que su interés actual es por razones de política; apoya este proyecto por otra clase de consideraciones muy elevadas; porque es su convicción profunda desde hace mucho tiempo y por eso lo toma hoy con tanto ardor y empeño. Así lo he tomado desde hace tiempo yo, Excmo. señor, sin perder la fé y con resolución inquebrantable, y así he redoblado mi entusiasmo ahora con la honrosa compañía de los señores que patrocinan tan altos y honrosos propósitos.

El señor **Barreda**.—Pido la palabra.

El señor **Presidente**.—Queda su señoría con la palabra acordada para el día de mañana.

Siendo la hora avanzada se levantó la sesión.

Eran las 7 y 10 p. m.

Por la Redacción.—

Belisario Sánchez Dávila.