

var puede decirse: el término de un año, que se contará desde la fecha del pago.

El señor GARCÍA (secretario).— El artículo quedaría en esta forma [leyó].

“Art. 30.—Habrá lugar para reclamar del cobro indebido del impuesto durante un año á partir de la fecha del pago, siempre que se acompañe el recibo correspondiente.”

—Dado por cerrado el debate se procedió á votar el artículo y fué aprobado, en la forma indicada por el señor Olaechea.

—Siendo la hora avanzada S. E. levantó la sesión.

Por la Redacción.

BELISARIO SÁNCHEZ DÁVILA.

35a. sesión del miércoles 28 de setiembre de 1904.

PRESIDIDA POR H. SEÑOR VILLANUEVA.

Abierta la sesión con asistencia de los HH. señores senadores:

Irigoyen	Llosa
Otoya	Morzán
Almenara	Moscoso Melgar
Aspíllaga	Noblecilla
Bezada	Olaechea
Bernalles	Pacheco Castillo
Castro	Peralta
Capelo	Puente
Colunge	Ramos Llontos
Carmona	Del Río
Coronel Zegarr	Rojas
Elguera	Romaña
Escudero	Samanez
Fernández	Seminario y V.
García Calderón	Trelles
Hernandez	Tóvar
Icaza Chávez	Velarde Alvarez
Lama	Ward A. F.
Luna	García y
La Torre Bueno	Castro Iglesias
Secretarios	

fué leída y aprobada el acta de la anterior.

Se dió cuenta de los siguientes documentos:

Oficios

De los señores Secretarios de la H. Cámara de Diputados comunicando que han sido aprobadas las redacciones referentes á los siguientes asuntos:

Permiso á don Federico Bolognesi para ejercer en el puerto de Paita el cargo de Agente Consular de la República de Francia.

Ascenso á la efectividad de su clase al coronel graduado don Guillermo Yáñez.

Insistencia en la ley de 28 de Agosto de 1903, que crea el distrito de Palcamayo, en la provincia de Tarma.

Permitido á don Matías León para usar la condecoración que le ha conferido S. M. el Rey de Italia.

Anexión al distrito de Salpo, de la provincia de Otuzco, del caserío de Pagash y de las haciendas de Julcán y Casabamba.

Permiso á don Federico Crempien Velásquez para ejercer en esta capital el cargo de Cónsul del Imperio Russo.

Permiso á don Carlos López Larrañaga, para ejercer en el Brasil el cargo de Cónsul de la República de Bolivia.

Autorización á don Juan Garland para ejercer en esta capital el cargo de Cónsul de la República del Brasil; y

La relativa á la ley que vota en el presupuesto departamental de Lima, la suma de £. 500 para la terminación del cementerio del pueblo de la Magdalena y para la construcción de locales para las escuelas municipales de dicho distrito.

Al archivo.

Del señor Tesorero del H. Senado, acompañando para su examen por la H. Cámara, las cuentas correspondientes á la última legislatura extraordinaria, de las que resulta un saldo en caja de £. 5999 S. 9.

A la comisión de policía.

Proyectos

Del señor Peralta, disponiendo que los tesoreros fiscales de Arequipa, Ancash, Callao, Cuzco, Libertad, Lambayeque, Piura, Puno y Junín, perciban el haber mensual de £. 25, debiendo disfrutar de £. 20 los demás de la República y el haber mensual de 35 libras el Tesorero Fiscal de Loreto.

A la comisión principal de presupuesto.

Dictámenes

De las comisiones principal de hacienda y principal de legislación en minoría, en la consulta del Ejecutivo, respecto á la manera cómo deben cubrirse algunos créditos dejados de satisfacer por las juntas departamentales, por sueldos del Poder Judicial.

De la principal de legislación, en la solicitud de varios bachilleres y

practicantes en Derecho, para que se amplíe la ley de 17 de octubre de 1903, en el sentido que indican.

En mesa para completar las firmas ambos dictámenes.

De la principal de guerra, en el expediente del coronel graduado don Samuel Palacios Mendiburu, para que se le reinscriba en el Escalafón General del Ejército, con la efectividad de su clase, venido en revisión.

De la misma, en la solicitud de varios jefes y oficiales del Ejército, venida en revisión, sobre reconocimiento de sus clases militares, conferidas por los gobiernos de 1884 y 1894.

De la de premios, en las observaciones del Poder Ejecutivo á la resolución legislativa de 25 de octubre de 1903, expedida en favor de don Ricardo Palma.

De la auxiliar de presupuesto y de la de instrucción en mayoría y minoría, en el proyecto venido en revisión, votando en el presupuesto departamental de Puno, la suma de 500 libras para la construcción de escuelas en las provincias de Sandia y Azángaro.

De las de instrucción y principal de presupuesto, en el proyecto venido en revisión, destinando á la construcción de escuelas y al fomento de la instrucción primaria en los distritos de las provincias de Luya y Bongará, la renta proveniente de los sueldos del Juez de 1a. Instancia de estas provincias, mientras dure la falta de dicho funcionario.

De las de instrucción y auxiliar de presupuesto, en el proyecto del señor del Río, votando en los presupuestos departamentales de Ancaesch de 1905 á 1909 inclusive, la cantidad anual de 600 libras destinadas á la construcción de locales para escuelas en las provincias de Huari, Pomabamba y Pallasca y el cercado de Huaraz.

De la auxiliar de presupuesto, en el proyecto venido en revisión, votando en el presupuesto departamental del Cuzco, la suma de £. 200, para la provisión de agua potable á la ciudad de Urubamba.

De la misma, en el expediente iniciado por el general don Fermín del Castillo, sobre pago de un crédito.

De la misma, en el proyecto de los señores Brañez, Olaechea y Puente, votando en el presupuesto general la suma de 500 libras destinadas á la reparación de la iglesia parroquial de Chepén, de la provincia de Pacasmayo.

De la misma, en el proyecto venido en revisión, votando en el presupuesto departamental de Puno, la cantidad de 2,000 soles anuales, por dos años consecutivos, para refeccionar las iglesias de la Asunción y San Juan de la ciudad de Juli

De la misma, en el proyecto venido en revisión, por el que se dispone que los relatores y secretarios de las Cortes Superiores, con excepción de la de Lima, gocen el haber de 15 libras mensuales.

De la misma, en la solicitud de doña Manuela Rosa Salazar viuda del doctor don Arturo García, para que se le acuerde una pensión de gracia.

De la misma, en el proyecto de los señores del Río, Icaza Chávez y Morzán, votando en el presupuesto general la suma de 2,900 libras destinadas á la construcción del estanque que surte de agua potable la villa de Axja y campiña que la rodea.

De la misma, en el proyecto venido en revisión, autorizando al Ejecutivo para que conceda á las instituciones obreras y de auxilios mutuos de Lima, el uso de un local apropiado al establecimiento de un polígono popular de tiro al blanco.

De la misma, en el expediente de la Junta Departamental del Cuzco, relativo á la creación de becas en el Instituto Nacional de Primera Enseñanza.

De la misma, en el proyecto del señor Solar, votando en el presupuesto departamental de Lima, la suma de 300 libras, destinadas á la construcción de locales para escuelas de instrucción primaria en el distrito de Chancay, y para la refección de la casa consistorial de la misma localidad.

De la misma, en el proyecto del señor Falconí, votando en el presupuesto general, por una sola vez, la suma de 300 libras destinadas á la reedificación de la escuela ne varones de Coracorco.

A la orden del día los anteriores dictámenes.

Pedidos

El señor Castro pidió á S.E. que integrara la comisión de justicia, que por ausencia del señor Zapata y Espejo estaba incompleta.

El señor Presidente con anuencia de la Cámara, la integró provisionalmente con el señor Ramos Llontop.

El señor Coronel Zegarra expuso que había muchos asuntos de importancia, de que la Cámara no se ocupaba, mientras no se resolviese acerca del proyecto sobre supresión de impuestos y preguntó á la comisión que se ocupa de dicho proyecto, cuándo presentaría su respectivo dictamen.

El señor Carmona, como miembro de la expresada comisión, manifestó que en dos ó tres días más se presentaría el dictámen, porque actualmente se ocupaba de estudiar el proyecto.

El señor CAPELO.—Excmo. Señor: Hace tiempo que EL COMERCIO ha iniciado contra mí una campaña que yo he mirado con desdén; pero que hoy me veo obligado á ponerle atajo, no por mí sino por las consecuencias que puede traerle á la Cámara.

Ese periódico corre con el Diario de los Debates del Senado; por consiguiente sus palabras no se pueden mirar con desdén, porque una gran parte del público puede creer que son oficiales.

En cada una de las sesiones en que yo tengo el honor de dirigir al Senado unas cuantas palabras, ese periódico pone entre comillas, trozos de un discurso que dice ser mío, pero que es enteramente distinto á lo que yo he dicho. Ya es la cuarta ó quinta vez que se repite semejante indignidad; y por eso llamo la atención de la Cámara para protestar de esas calumnias y dejar establecido de una vez lo calumniosas y mentirosas que son esas palabras que EL COMERCIO me atribuye, y que después él mismo se encarga de desmentir una vez que publica el Diario de Debates. Hay la circunstancia, además, que los originales que entregan los taquígrafos van á esa imprenta y allí puede ver EL COMERCIO que yo no modiflico ab-

solutamente los discursos que me entregan los taquígrafos; me limito á poner una que otra coma, á hacer una que otra ligerísima corrección; yo no invento, pues, discursos y no es natural que á un Representante se le esté calumniando por el mismo periódico que tiene el diario oficial.

No hace muchos días se publicó una frase mía, que destacada del resto del discurso parecía muy dura contra el Poder Judicial; EL COMERCIO tuvo el cuidado de destacarla, ponerla sola, eso en fin solo era una habilidad, maligna, es verdad, pero sin adulterar; pero ahora no, ahora se me hacen decir cosas que yo jamás he pensado, y apelo al testimonio y á la conciencia de los HH. SS. Senadores para que me digan si yo he vertido las palabras que aquí figuran al tratarse del proyecto sobre multas por contribución.

Estas calumnias no me dañan á mí, dañan al Senado; porque habiendo yo dicho las palabras que aquí se me atribuyen y obteniendo después de eso la votación unánime del Senado, es éste el que queda vituperado;—primero, se me hace á mí mala sombra y después se la echa sobre el Senado; primero se me difama á mí, después se difama á la Corporación.

Es por esto que he creído conveniente tomar la palabra para dejar constancia que esta publicación no tiene carácter oficial, y para protestar de una vez por todas de semejante procedimiento; dejando constancia de que todas las veces que EL COMERCIO ponga entre comillas palabras que llame misas, son falsas, enteramente falsas, como se demuestra en cuanto se publica el Diario de los Debates; puesto que aquí hay taquígrafos que toman mis palabras tales y como son y como lo demuestra también el hecho de que en LA PRENSA se publican mis discursos completamente distintos á los de EL COMERCIO, y con entera corrección; podrán salir incompletos pero nunca calumniosos.

Esto me parece que basta para desautorizar las palabras que arbitrariamente me quiere colgar EL COMERCIO.

El señor LLOSÀ.—Formuló por escrito el pedido que á la letra dice:

Excmo. señor:

Por resolución de 19 de noviembre de 1897, el comisionado especial del supremo gobierno en Loreto, dió en arrendamiento la factoría del estado en Iquitos á Poles y C^a, quienes transfirieron el contrato á G. M. von Hassel;

Por resolución de 20 de diciembre de 1899, el delegado del supremo gobierno en Loreto contrató con G. M. von Hassel la construcción de un muelle en Iquitos; y

Por resolución de 28 de marzo de 1900 el mismo funcionario modificó el contrato de arrendamiento de la factoría, de acuerdo con su arrendatario G. M. von Hassel, quien, por esas modificaciones obtuvo la explotación del muelle que había construido, y también la exclusiva para cargar y descargar de los vapores que viniesen del extranjero conforme á las cláusulas pertinentes que siguen:

CLÁUSULA 15^a

Sustitución:—“La empresa tiene el derecho y está obligada á hacer la carga y descarga de los vapores hasta poner los artículos en los almacenes de aduana, haciendo uso de la albarenga de propiedad del estado y del muelle recientemente construido con todas sus dependencias, y está obligada igualmente á la conservación de dichas obras durante su contrato; debiendo hacer por su cuenta las obras que fueren necesarias, á su juicio, para que la carga y descarga puedan llevarse á cabo á razón decien toneladas por día, siempre que el vapor se halle atracado al muelle. Se acuerda á la empresa un plazo de seis meses á partir de la fecha, para la ejecución de esas obras complementarias”.

CLÁUSULAS ADICIONALES

“C”,—Es entendido que si el estado llega á contratar la construcción del muelle dársena proyectado y acordara la nueva empresa constructora el derecho de carga y descarga con el percibo de la tarifa correspondiente, será indemnizada la empresa Hassel de la factoría, del lucro cesante que sufrirá al hacerse scita del negocio; cuyo

“lucro cesante será estimado á razón de cinco mil soles por año de los que falten á la empresa por razón de este contrato, en la fecha en que el nuevo muelle entrara en servicio. La empresa Hassel tendrá el derecho, á su elección, de recabar ese dinero en efectivo ó en acciones de la nueva empresa.”

El muelle construido por von Hassel fué inaugurado el 4 de mayo de 1900, debiendo terminar su explotación conforme á las resoluciones de 19 de noviembre de 1897 y 28 de marzo de 1900, ya citadas, el 19 de noviembre de 1907; pero el 22 de junio de 1901 el supremo gobierno contrató con Booth y C^a la construcción de un nuevo muelle en Iquitos, el cual se inauguró el 23 de setiembre de 1903, contrayendo los referidos Booth y C^a por dicho contrato entre otras obligaciones las siguientes:

Art. 3º. “Booth y C^a entregarán al gobierno cinco mil soles al año, desde que principien á hacer el servicio de carga y descarga, hasta que concluyan los ocho años del contrato celebrado con von Hassel en 28 de marzo de 1900, debiendo hacer esta entrega en acciones de la empresa á que da origen este contrato, si así lo exigiese el gobierno.”

Art. 4º.—“Si el gobierno lo encuentra conveniente entregará á Booth y C^a el muelle en actual uso, para que comiencen á hacer el servicio de carga y descarga. En tal caso Booth y C^a abonarán al fisco mil doscientos soles anuales como arrendamiento de dicho muelle, aunque hubiesen comenzado á hacer uso del muelle que van á construir y durante el tiempo de su concesión”.

“Lo estipulado en esta cláusula no afecta á la anterior”.

Finalmente, por suprema resolución de 3 de enero de 1902 se modificó el contrato con Booth y C^a en la forma siguiente:

“Se resuelve:

“Modificar los artículos 3º. y 4º. del contrato con Booth y C^a de 22 de junio último, en los términos siguientes:

A.—“Una vez que Booth y C^a comiencen la explotación privilegiada de las obras que han sido pac-

"tadas con ellos, y que el gobierno "tenga informe oficial del prefecto "de Loreto de que la empresa von "Hassel y C^a, ha dado cumplimiento á las obligaciones estipuladas "por los contratos celebrados con "los comisionados especiales del gobierno don Rafael Quiroz y don Joaquín Capelo, la empresa Booth "y C^a entregará á la von Hassel y C^a de Iquitos, la suma que representa cinco mil soles por año, por "cada uno de los que en esa época "faltasen de explotación del muelle "actual; quedando á elección de esta "última empresa, recibir la suma "indicada en efectivo ó exigir por "ella, acciones de la empresa Booth y C^a; y

P.— Tan luego como Booth y C^a "entren en posesión del actual muelle abonarán al fisco, como está "estipulado, y durante el tiempo de "su contrato, la merced conductiva "anual de un mil doscientos soles."

En virtud de lo expuesto, el infrascrito desea que el señor ministro de fomento informe sobre los siguientes puntos, si para ello no hubiese inconveniente.

1o. Quién está en posesión del antiguo muelle, esto es, si el fisco Booth y C^a ó G. M. von Hassel.

2o. En qué estado se hizo la entrega de ese muelle, cuál es el en que actualmente se halla y á qué fin se le ha destinado.

3o. Si ha recibido el gobierno las dos mil libras minimum que debió entregar Booth y C^a al comenzar la explotación del nuevo muelle, destinadas á servir de garantía para el cumplimiento del contrato de arrendamiento de la factoría y explotación del antiguo muelle celebrado con G. M. von Hassel; ó si cree que la resolución de 3 de enero de 1902 ha anulado este claro derecho del gobierno conforme al contrato que el 22 de junio de 1901 celebró con Booth y C^a.

S.E. dispuso que se trascribiera el pedido del H. señor Llosa al señor Ministro de Fomento con la nota respectiva, disponiendo asimismo la publicación de dicho pedido solicitada por su autor.

El señor CARMONA pidió se excitará el celo de la comisión de demarcación territorial, que conoce del proyecto que eleva á la catego-

ría de capital de distrito el pueblo de Illino de la provincia de Lambayeque.

El señor LA TORRE BUENO solicitó que, por Secretaría, se pidiese informe al señor Ministro de Gobierno sobre el estado en que se encuentra y la marcha que sigue el periódico oficial.

S. E. accedió á los anteriores pedidos.

El señor DEL RIO pidió se oficiara al señor Ministro de Hacienda para que se sirva mandar una razón detallada del origen de la partida número 25 del pliego de ingresos del presupuesto general que figura con £ 150, provenientes de los bienes nacionales.

S. E. así lo dispuso.

ORDEN DEL DÍA

Es aprobado el proyecto venido en revisión dor el que se eleva á la categoría de villa el pueblo de Tembladera, erigiéndolo en capital del distrito de la Trinidad en la provincia de Contumazá.

El señor SECRETARIO dió lectura á los siguientes documentos:

CÁMARA DE SENADORES COMISIÓN DE DEMARCACIÓN TERRITORIAL

Señor:

Se ha pasado en revisión á esta Cámara el proyecto de ley aprobado por la de Diputados, elevando á la categoría de villa el pueblo de Tembladera y trasladando á él la capital del distrito de la Trinidad de la provincia de Contumazá.

Vuestra comisión, previo el respectivo estudio, y hallándose en todo conforme con los fundamentos aducidos en favor del proyecto, por la comisión de demarcación territorial de la H. Cámara colegisladora, los reproduce como suyos y os pide en consecuencia, que apruebéis también el mencionado proyecto de ley.

Dése cuenta.

Sala de la comisión.

Lima, 16 de setiembre de 1903.

J. Manuel García—Tomas Rojas
Isaac Tejeira,

COMISIÓN DE DEMARCACIÓN TERRITORIAL DE LA H. CÁMARA DE DIPUTADOS

Señor:

Vuestra comisión de demarca-

sión territorial ha estudiado debidamente el proyecto del honorable diputado por Contumazá don Belisario Spelucín, relativo á que se traslade la capital del distrito de Trinidad, en dicha provincia, al pueblo de Tembladera; y se eleve á este á la categoría de villa.

De los informes adquiridos resulta, que es una medida necesaria la que viene á llenar el proyecto en referencia, toda vez que el pueblo de Tembladera, por su ubicación y recursos propios, ser término de la línea férrea de Pacasmayo, punto de tráfico obligado para los transeúntes y el comercio de Cajamarca, Celendín y Hualgayoc y de los departamentos de Amazonas y Loreto, se halla en condiciones de ser la capital del distrito de Trinidad.

Considera bajo otra faz la necesidad que viene á satisfacer el proyecto. Vuestra comisión tiene en cuenta la notable despoblación de la actual capital de distrito de Trinidad por la falta de agua, elemento indispensable para el trabajo, por cuyo motivo solo se habita temporalmente por unas pocas familias radicadas en Tembladera, y solo con el objeto de que los ganados pasten en los potreros inmediatos. Por estas razones, vuestra comisión os propone que aprobéis el mencionado proyecto de ley, designando el pueblo de Tembladera como capital del distrito de Trinidad con el título de villa.

Dese cuenta.

Sala de la comisión.

Lima, 5 de setiembre de 1902.

Isaias de Piérona—J. Menacho—Liborio Cáceres—Luis A. Carrillo.

El congreso, etc.

Considerando:

Que el pueblo de Tembladera del distrito de la Trinidad, en la provincia de Contumazá, por su desarrollo comercial, número de habitantes y otras condiciones especiales de adelanto, está llamado á ser la capital del mencionado distrito;

Ha dado la ley siguiente:

Artículo 1o.—La capital del distrito de la Trinidad, será el pueblo de Tembladera,

Artículo 2o.—Elévase el mismo pueblo á la categoría de villa.

Dada, etc.

En seguida se puso en discusión el dictamen de la comisión de demarcación territorial de esta H. Cámara, que reproduciendo como suyos los fundamentos aducidos por la Comisión de Demarcación Territorial de la H. Cámara de Diputados, concluye pidiendo la aprobación del proyecto.

Como ningún señor hiciera uso de la palabra, se procedió á votar, aprobáronse sin observación las dos conclusiones del mencionado dictamen.

Aplázase el proyecto relativo al libre ingreso al puerto del Callao, sin pagar ningún impuesto fiscal, para las naves en tránsito que necesiten proveerse de artículos de rancho.

Se leyó y puso en discusión el proyecto por el que se establece que las naves en tránsito puedan ingresar al puerto del Callao para proveerse de los artículos de rancho que hayan menester, sin estar obligadas al pago de ningún impuesto fiscal.

El señor PERALTA.—Excmo. señor: Bastaría á mi propósito para apoyar el proyecto sometido á discusión, la lectura de los informes que obran en expediente; pues ellas manifiestan á VE. y á los señores Senadores, la necesidad de que obtenga éxito favorable; solo encuentro una nota discordante, y es el informe que ha emitido el señor Ministro de Hacienda.

Pero, es indudable, que las recargadas labores de ese funcionario, no le han permitido fijar su atención en el correspondiente al proyecto; pues en él no se trata de los casos de arriba forzosa, ó sea la llegada de buques en demanda de auxilio, por causa á accidentes ocurridos en su navegación, ó por carencia de víveres; en el proyecto de ley que he tenido el honor de presentar á la consideración del Senado, se trata de cosa muy distinta, esto es, de conceder franquicias á las naves extranjeras, que en su viaje á otro destino, se dirigen voluntariamente al puerto del Callao, para reponer el combustible, y los víveres que hubiesen consumido durante la travesía, quedando así en condiciones de poder continuar su viaje al puerto de destino,

Tales franquicias, si se conceden á las naves que lleguen, en tránsito, al puerto del Callao, serán de inmenso provecho, por cuanto que el gasto que allí hicieran redundaría en bien del comercio y de la localidad, siendo así, que ese consumo compensará con ventaja los derechos que se trata de liberar.

Hay otra consideración, Exmo. señor, que es necesario no perder de vista: supóngase que una de las naves que, con el objeto ya indicado, arribe al Callao conduciendo carga para puerto extranjero, y que conviniera á los dueños desembarcarla en vez de continuar con ella; por este solo hecho, el buque estaría obligado á pagar los derechos establecidos por leyes vigentes.

Además, debe tenerse en cuenta que hay otros puertos en la costa del Pacífico, en los que se conceden iguales facilidades á las que se proponen; y que es á todas luces necesario ir preparando el Callao para cuando se abra el Canal de Panamá.

Por todas estas razones, me permito solicitar de los señores Senadores, se sirvan apoyar con su voto el proyecto en debate; puesto que se trata de un asunto de grandísima importancia, no solamente para el puerto del Callao, sino también para república.

El señor OLAECHEA.—Exmo. señor: Voy á tratar esta cuestión de la manera como la he entendido.

Yo creo que no es un asunto muy sencillo el que se propone á la consideración del Senado en el proyecto en debate.

La mente del proyecto parece ser liberar de todo derecho fiscal á los buques que tocan en el puerto del Callao para proveerse de víveres ó carbón sin verificar operación ninguna de comercio. Esto es lo que se llama en el reglamento de comercio, arribada forzosa, la cual, se califica mediante una información brevíssima ante la autoridad marítima, y en tal caso conforme á disposiciones preexistentes, según lo dice el señor Ministro de Hacienda en su informe, las naves no pagan ningún derecho, pues las que lo pagan son las que hacen el tráfico marítimo. Estas naves pagan los derechos siguientes: doce centavos por cada

tonelada de registro que se llama derecho de fondeo, cuyos rendimientos percibe el Erario Nacional, y por su cuenta cobra esos derechos el muelle dárseña puesto que tiene más facilidades que nadie para hacer efectivo ese impuesto y conocer el tonelaje de los buques. Este derecho de antigua existencia, fué establecido en 1869 y en su origen se pagaba á la empresa del muelle y dárseña por las naves que atracaban á sus muros como compensación de las facilidades que le daba la empresa para que se proveyeran de víveres y para el movimiento de su marinera. Era, pues, una especie de retribución. Pero el contrato celebrado con el Supremo Gobierno en 5 de Mayo de 1887, establece que la empresa del muelle cede al Estado ese derecho, así es que hace 17 años que esa renta la percibe el Estado y por ley especial está destinada á pagar una deuda que contrajo el Gobierno en favor de la Société Générale de Paris; de manera que en el hecho me parece que ese impuesto no podrá suprimirse sin reemplazar la renta, porque, como he manifestado, por ley expresa tiene un destino determinado. No obstante, tengo entendido que aunque la empresa del Muelle y Dárseña representa á la Société Générale de Paris, que es la acreedora, no hará observación á la supresión de ese impuesto, porque no se propone presentar obstáculos que puedan entenderse como presión al comercio del Callao, sino que, al contrario, quiere dar todo género de facilidades á dicho comercio.

Ese es el único derecho que pagan las naves, pero no lo pagan las de arribada forzosa; y como, según el proyecto, es á éstas á las que se trata de exonerar, me parece inoficioso.

Otro derecho que pagan las naves es un derecho de faro, de una fracción de centavo por tonelada de registro, y ese derecho lo pagan en el Callao, como en todas partes del mundo, donde hay faros, que ocasionan gastos y no son en beneficio del Estado sino exclusivamente de los navegantes: suprimir el derecho de faro sería obligar al Estado á realizar un gasto sin beneficio alguno para él. En los demás puer-

tos del Perú no se cobra el derecho porque no existen faros, pero el día que los tengan, creo que será justo cobrar el impuesto.

Otro derecho que pagan los buques es el de hospital, pero eso no es derecho fiscal sino de beneficencia. Las naves pagan ese impuesto á las beneficencias porque éstas reciben en sus hospitales á los enfermos de á bordo, que no son menesterosos; así es que es una retribución de servicios, y si se suprimiera, la Beneficencia cerraría sus puertas á los enfermos procedentes de las embarcaciones, porque las Beneficencias locales no tienen obligación de prestar sus servicios á los enfermos extranjeros que no son proletarios.

En cuanto al derecho de veinte centavos á que se ha referido el señor Peralta, no es un derecho que pagan las naves sino que paga la carga: la nave que no traiga ni lleve carga no paga ese derecho, y por consiguiente, no hay por qué exonerar de él á las naves que vienen de tránsito.

¿A qué conduce, pues, el proyecto en debate? ¿Cuál es el fin práctico que con él se persigue? El derecho de anclaje es el de doce centavos, y ya he explicado qué origen tiene, y ese derecho no lo pagan las naves de arribada forzosa.

Esta es la verdad de las cosas: esto es lo que conozco y por eso lo expongo á la Cámara.

Soy abogado del Muelle Dársena, pero en este caso no defiendo los intereses de esa empresa. Como abogado de ella, tengo ocasión de conocer estos detalles y por eso los expongo. En cuanto á las intenciones de la Empresa, debo decir que si se suprimiera ese derecho, no haría observación ninguna, pues confía que al hacerse la supresión, el Congreso señalaría otra renta para pagar la deuda.

El señor PERALTA.—He escuchado con la debida atención los razonamientos del H. señor Oláechea, y veo que Su Señoría ha incurrido en un error, probablemente involuntario, y digo error, porque parece hacer comprender como que el proyecto tiende á exonerar derechos que no son fiscales; y esto no es así, Excmo. Señor, por cuanto que sólo

se trata de liberar á las naves, en tránsito, de los impuestos que hoy se pagan al Fisco, figurando entre ellos, el de doce centavos por cada tonelada de registro que percibe la Dársena por cuenta del Gobierno, y con cargo á la cuenta que tiene con la "Société Générale", otro derecho es el de veinte centavos que por "anclaje" pagan las naves extranjeras á su llegada al Callao, y que se cobra diariamente por la Aduana.

Estos dos derechos suman treinta y dos centavos de sol, que sobre cada tonelada de registro deben abonar los buques, y cuya liberación se solicita por vía de protección á los intereses de la provincia que tengo el honor de representar. Ahora bien, si la nave no ejecuta operación alguna de comercio, ¿será justo que por sólo el hecho de venir al Callao á proveerse de carbón ó víveres para continuar su viaje, se le obligue á pagar 32 centavos por cada tonelada de registro?

Pero como ya se ha dicho, si esas naves, por circunstancias que pudieran considerarse de provecho para los intereses de los armadores, practicasen alguna operación comercial, desde ese momento, incurren voluntariamente en todos los gastos, y quedan sujetas á las reglas de los buques dirigidos al puerto, y obligadas al pago de todos los impuestos.

Hay que tener en cuenta, además, que en otras partes se les dan franquicias análogas á las que se solicitan en el proyecto; y lo que se pretende es que al conceder estas facilidades se ponga término de una vez, á ese medio indirecto, que á manera de compuerta, impide que el Callao sirva de puerto de escala para las naves en tránsito.

El señor Ministro de Hacienda manifiesta en su informe que carece de objeto este proyecto, según afirma, las leyes patrias ordenan que, á los buques que vengan al Callao en la condición de arribada forzosa, no se les cobre derechos; pero Su Señoría se equivoca cuando hace tal afirmación, porque no es lo mismo un buque que viene en avería y que no hay autoridad alguna que le impida recibir los auxilios que necesite; pero entre nosotros, aún ese buque, así en desgracia, está so-

metido á procedimientos que le obligan á iniciar un expediente que hay casos en que los trámites duran tres ó cuatro meses, y aunque sea desagradable, hay que confesarlo, este es el país de los "trámites".

Si llega un buque, por efecto de accidentes en su travesía, se constituye á bordo la autoridad marítima, la de aduana, que es el Resguardo, y se forma un expediente, que se llama "sumario", que, previa la tramitación consiguiente, se eleva al Gobierno para que se expida la suprema resolución.

Todas estas tramitaciones duran cuando menos dos meses, y hay expedientes que demoran hasta tres meses, durante cuyo término, hay que esperar la declaración de que el buque ha comprobado que la arribada es forzosa, para ver si debe ó no pagar los derechos de puerto, mientras tanto es necesario otorgar fianza para las resultas.

Entre estos procedimientos y el de abrir el Callao á los buques que vienen á emplear dinero en aprovisionarse de los artículos que necesitan para continuar su viaje, debemos optar por esto último; pues en ciertas ocasiones hay buques con cargamentos de carbón, ó de madera que según las necesidades de la plaza pudiera convenirles dejar sus cargamentos en el Callao; pero no se aventurarán á entrar al puerto sin estar seguros de que en el caso de no ejecutar operación alguna quedan libres de los derechos que hoy rigen.

Ante estas consideraciones creo que no puede decirse más, para hacer luz en un asunto, en el cual todos debemos tener interés para que el puerto del Callao ofrezca toda clase de facilidades, á fin de que el tráfico marítimo permita el desarrollo de sus industrias y no sea lo que es hoy, lugar de baños y nada más.

Espero haber llevado al ánimo del H. señor Olaechea, el convencimiento de que se trata de cosa muy distinta de lo que Su Señoría ha entendido, en este proyecto.

El señor OLAECHEA.—Excmo. Señor: Lo que he entendido, lo sigo entendiendo, y los razonamientos del señor Peralta, no me han hecho variar de opinión. Ignoro que exis-

te, sólo para el Callao, además del derecho de 20 centavos que paga cada tonelada de mercadería, que entre ó salga, otros 20 centavos, que cobra la Aduana. Sería bueno aclarar este punto; y si existe ese derecho debe averiguarse por quién se cobra, qué representa y cuál es su origen.

El único que conozco exclusivo para el Callao, es el impuesto establecido por la ley de 5 de mayo de 1887, para cada tonelada de mercadería que se embarque ó desembarque en el Callao, derecho fiscal destinado á objeto determinado. Si hay algún otro impuesto, á que Su Señoría se refiere sólo para el Callao, repito, yo no lo conozco.

En cuanto á los trámites para declarar los casos de arribada forzosa, si estos son morosos, será razón para excitar el celo de las autoridades, y para decirle al Gobierno que simplifique un poco, la papelería en que se envuelven las oficinas públicas; pero no será motivo para dar leyes suprimiendo rentas fiscales. Si rapidez en el procedimiento es lo que se busca, con esta ley no se habría conseguido; porque para saber si las naves de arribada están favorecidas, ó les corresponde la nueva ley, habrá siempre que seguir los mismos expedientes. Por manera, que si el objeto que se persigue es el de abbreviar los trámites, habrá que emplear otros medios para conseguirlo.

En cuanto al derecho de 12 centavos, las naves no lo pagan cuando vienen á descargar, sino dos veces al año, aunque entran 20 veces al puerto; y si se compara todo lo que pagan las naves en el Callao con lo que se paga en otros puertos, veríamos que hay una diferencia siempre favorable al Callao, pues aquí los son más modestos respecto á lo que se paga en otros puertos del país, y aún del extranjero; y será difícil conseguir un puerto en el Pacífico, en que el embarque ó desembarque de una tonelada de mercadería, no cueste sino sol y medio como cuesta en el Callao; y esto sacándola de la bodega del buque y colocándola sobre los carros del ferrocarril.

En el departamento que represento tenemos un puerto mayor, que es Pisco, y tiene muelle; y sin embargo

la tonelada que menos cuesta de 3 á 4 soles; en el Callao vale S. 1-90, y en Mollendo se paga S. 3 por tonelada. Es difícil, pues, que haya un puente más barato que el Callao. Si hay otros recargos será por la multiplicidad de oficinas, agencias, guardianías y depósitos; pero para las operaciones de carga y descarga el puerto es módico.

Ignoro qué derecho de 20 centavos es al que se ha referido el señor Peralta; y podría Su Señoría como autor del proyecto, hacernos conocer el origen de ese derecho.

El señor CARMONA.—No se trata de los impuestos que deben pagar las naves, que hacen servicio en el Callao. Tiene mucha razón el señor Olaechea, cuando dice que hay pocos puertos en que se pague menos, lo que se trata es de procurar que, esas naves que hoy no vienen puedan venir á proveerse de víveres y carbón, naves que no vienen á cargar ni descargar; pero que al tocar dejan beneficios al Callao, beneficios que no perjudican ni al Fisco ni á nadie, naves que no tocarán en nuestro puerto si no se les hacen concesiones, porque sino se otorgan las concesiones que se proyectan, esas naves no vendrán jamás no solamente á proveerse de cuanto necesitan, dejando al Callao y á Lima el valor de esos artículos que compra, sino qué á la vez hace que el puerto del Callao sea más tráfico. Ahora pagan 20 centavos de derechos de arribada á un puerto, para no hacer servicio ninguno, eso es temerario; y que se paguen no cabe duda, sin embargo de que existen los dos centavos de que acaba de hablar el H. señor Olaechea y los 20 centavos de que ha hablado el H. señor Peralta.

Luego en cuanto al Muelle y Dársena la representación nacional, verá en conciencia, lo que debe hacerse. No hay motivo para oponerse á ese proyecto, que lo creo benéfico y necesario.

El señor CAPELO.—Yo pido, Excelentísimo señor, que se lea la ley en virtud de la cual se creó ese derecho de 20 centavos.

El señor ASPILLAGA.—Mientras que se trae esa ley suplico á V.E. haga dar lectura al oficio informativo del señor Ministro de Hacienda so-

bre este asunto; quiero conocer las razones que expone el Ministerio para oponerse al proyecto.

El señor Secretario levó.

El señor ASPILLAGA.—Ese informe del señor Ministro de Hacienda es enteramente falso de relación con el asunto principal, y yo aprovecho esta ocasión para manifestar la verdadera extrañeza que causan algunos informes que vienen de los ministerios; por lo general no hacen los señores Ministros sino reproducir los informes que dan los subalternos, sin asumir la responsabilidad de la opinión propia. En este caso el señor Ministro ha dado opinión propia; pero me parece que no es informe que debe dar un Ministro; el Ministro ha debido informar sobre lo principal, sobre el fondo de la proposición del H. señor Peralta; debíamos escuchar aquí la opinión del señor Ministro, como hemos escuchado las objeciones que ha hecho el H. señor Olaechea; esas objeciones se pueden apreciar ó no mediante la discusión que traerá luz completa sobre el asunto. De manera que encontrando yo incompleto el informe del señor Ministro pediría que se ampliara, para que se supiera cuáles la opinión del Gobierno respecto á la conveniencia de que las naves que no se encuentran en la condición de arribada forzosa, que es condición distinta, puedan tener un puerto en el Callao.

El H. señor Peralta trata de dar las facilidades posibles en esa localidad, trata de ensanchar su poder marítimo, no porque lleguen á fondear los buques en el Callao, sino porque esa arribada produce beneficio á la localidad, por el consumo de artículos que origina. Esta es la verdadera necesidad que se trata de satisfacer, y por eso, es preciso que el señor Ministro diga si esta ley es conveniente ó no. El señor Ministro sabe cuáles son los impuestos que tienen que pagar las naves en el Callao, no solo de carácter general, sino de carácter local; y sabe cuáles son las obligaciones que tiene el fisco con la empresa del Muelle y Dársena.

Todas estas razones deberían tomarse en consideración por el señor Ministro para ilustrar á la H. Cá-

Cámaras, yo pediría que pasase este asunto nuevamente á informe del señor Ministro de Hacienda.

El señor PRESIDENTE.—De tal manera quedaría aplazada la discusión de este asunto hasta que el señor Ministro ampliara el informe.

El Sr. OLAECHEA.—Es conveniente Excmo. señor, porque hoy hay otro Ministro de Hacienda: no es el señor Reynoso, que ha informado, y puede dar informe más detallado, ocupándose de cada uno de los derechos fiscales, á que se alude, y que pagan las naves. El señor Ministro de Hacienda dirá si existe ese derecho de 20 centavos, que yo no conozco, y que ya indicado el H. señor Peralta, a cual no le veo razón de ser solo para el puerto del Callao, desde que las naves pagan su derecho de fondeo. Es preciso aclarar este punto.

El señor PERALTA.—Excmo. señor: Sin oponerme al pedido que acaba de hacer el H. señor Aspíllaga, pido al cual también me adhiero, dejo insistir en que las cifras que he mencionado, como impuesto que grava á las naves que fondean en el Callao, son sustentadas también por el dictamen de la Superintendencia de Aduanas; me atengo á la prueba que ofrece un documento de cuya autenticidad no se puede dudar. He tenido que hacer esta declaración para manifestar al H. señor Olaechea que no son cifras imaginarias á las que se refiere el proyecto, son cifras efectivas que se cobran á las naves que llegan al Callao; de tal manera que señor Ministro no tendrá que decir nada, absolutamente respecto de ellos. Estoy seguro que el actual señor Ministro de Hacienda dará un informe más ilustrativo que el que ha expedido su antecesor, respecto del cual, uno de los señores miembros de la comisión dictaminadora nos manifestó en tono festivo: en el Ministerio lo que se ha hecho es tomar el rábano por las hojas, porque el proyecto es una cosa y el informe es otra.

El señor OLÀECHA.—Dos palabras me permitirá VE. Yo no he tenido la suerte de hacerme entender del H. señor Peralta: he declarado que conozco un derecho de

20 centavos, además del de 12; pero ese derecho no lo pagan las naves, sino la mercadería. Apelo al respetable testimonio del H. señor Irigoven, que fué precisamente, como Ministro de Hacienda, el que estableció ese derecho. ¿No es verdad que ese derecho grava á la mercadería y no á las naves?

El señor IRIGOYEN.—Para proceder con la debida seguridad, sería mejor leer el artículo pertinente del contrato.

El señor PERALTA.—Después de la observación que acaba de hacer el H. señor Olaechea, sobre el mismo asunto, debo declarar que son tres los derechos que se cobran: uno de doce centavos, que deben pagar las naves al tiempo de fondear; otro de veinte á la Aduana por derechos de anclaje; y el tercero también de veinte centavos, á que alude su señoría, y que es el que con el nombre de derecho fiscal, cobra la Dáseña por cada tonelada de carga que se moviliza en el desembarque ó embarque. No he querido hacer mención de este último derecho, porque lo paga como adición el dueño de la mercadería y no el buque; no son esos, pues, los derechos á que me refiero, son los que se cobran á los buques, simplemente por poner el ancla en la bahía: es decir, doce centavos y veinte centavos. Espero que esta vez el señor Ministro de Hacienda devuelva el expediente, después de haber emitido el informe que con acuerdo de la Cámara se le pide.

El señor CASTRO.—Yo creo que no sólo paga tres derechos sino cinco, porque hay además uno de fáro y otro de hospital.

El señor PRESIDENTE.—Todo ésto demuestra la necesidad de aprobar el pedido del H. señor Aspíllaga.

El señor TOVAR.—Sería bueno que se le hiciera presente al señor Ministro la conveniencia de modificar la larga tramitación que, según dice el señor Peralta, se sigue con buques que llegan en arribada forzosa.

—S.E. consultó el pedido del H. señor Aspíllaga, y la H. Cámara accedió á él, quedando, en consecuencia, aplazado el debate has-

que el señor Ministro de Hacienda informase en el asunto en los términos acordados.

En seguida S.E. levantó la sesión.

BENJAMÍN LAMA.
Redactor.

36a. sesión del jueves 29 de setiembre de 1904

PRESIDENCIA DEL H. SEÑOR VILLA-NUEVA.

Abierta la sesión con asistencia de los HH señores Senadores

Irigoven	Morzán
Orihueta	Moscoso Melgar
Otoya	Noblecilla
Aspíllaga	Olaechea
Bezada	Pacheco
Castro	Castillo
Capeo	Peralta
Colunge	Fuente
Carmona	Ramos Llontop
Coronel Zegarra	Río del
Elguera	Rojas
Fernández	Romaña
García Calderón	Seminario y V
Hernández	Treiles
Icaza Chávez	Tóvar
Lama	Velarde Alvarez
Luna	Ward M. A.
Llosa	García y
La Torre Rueno	Castro Iglesias

fué leída y aprobada el acta de la anterior.

Se dió cuenta de los siguientes documentos.

OFICIOS,

Del señor Presidente del Gabinete manifestando que, estimando conveniente el Ministerio que preside, concurrir á la discusión del proyecto de ley relativo á la derogación de las leyes de impuestos sancionadas en marzo último, lo hace presente á la H. Cámara, á fin de que se sirva poner su conocimiento el día que se designe para el debate,

Al archivo contestándose que oportunamente se avisara el día en que tsnga lugar la discusión del proyecto.

PROYECTOS

Del señor Irigoyen ampliando las disposiciones contenidas en el Código de Comercio, referentes á las compañías anónimas.

A las comisiones principal de legislación y comercio é industrias,

A petición del señor Carmona se dispuso la publicación del proyecto.

De los señores Tóvar y Romaña, autorizando al Ejecutivo para proceder á la construcción del rompe-

olas y muelle de Molteno proyectados, con las modificaciones que estudios posteriores requieran y con todas las obras accesorias, tales como almacenes, oficinas, etc. y completando el proyecto con otras disposiciones.

A las comisiones de obras públicas y principal de presupuesto.

DICTÁMENES

De la comisión principal de hacienda en el proyecto de los señores Icaza Chávez y Morzán, exonerando de derechos de aduana hasta la cantidad de 12 libras para cada una de las estatuas de San Francisco importadas para el servicio del culto de los templos de Recuay y Yungay.

De las comisiones auxiliar de presupuesto y de obras públicas en mayoría y minoría, sobre el proyecto de los señores del Río, Morzán, Icaza Chávez, votando en el presupuesto general la cantidad de cuatrocientas libras para la conducción de agua desde las alturas de Ticapampa hasta la ciudad de Recuay.

De las mismas comisiones en el proyecto venido en revisión, por el que se dispone que la Juanta Departamental del Cuzco contribuya á la construcción de un puente sobre el río Apurimac en el punto denominado Rioque.

De la principal de presupuesto en minoría en el pliego del presupuesto general correspondiente al Ministerio de Relaciones Exteriores.

De la principal de legislación en el memorial de varios bachilleres en jurisprudencia, pidiendo se les declare comprendidos en la ley de 15 de noviembre de 1902.

A la orden del dfa los anteriores dictámenes excepto el de minoría de la comisión principal de presupuesto, que quedó en mesa para completarse las firmas.

PEDIDOS

El señor ICAZA CHAVEZ solicitó que con acuerdo de la Cámara se oficiara al señor Ministro de Fomento con el fin de que manifestase si los concesionarios del ferrocarril de Chimbote á Recuay han cumplido con todas las prescripciones señaladas en la escritura, que á la vez remita copia de dicha escritura y de las propuestas que se hicieron, razón de si se ha concedido prorrogar