

ren establecer poderío marítimo, tienen qué derogar esas prohibiciones, que constituyen una traba odiosa impuesta al desarrollo de la marina mercante.

No es cierto, Excmo. señor, que se tenga en mira con esta ley, impedir que los peruanos sean capitanes de nave; no, Excmo. señor.

Cuando haya un marino que esté á la altura del Contralmirante Grau, las compañías extranjeras lo pondrán á capitanear una nave, pero no todos los marinos peruanos pueden parangonarse con Miguel Grau.

El H. señor Muñiz, á quien siento tener que rectificar, autorizó una resolución suprema, que por no fojear esta voluminosa colección de «El Peruano» y por no fatigar á la H. Cámara no leo; pero el hecho es que á mérito de una consulta del Prefecto de Loreto declaró que podían los extranjeros capitanear naves en los ríos de la región amazónica; es decir, se puso en contradicción patente con el Código de Comercio y lo hizo por estas consideraciones de interés nacional.

Estas son las razones que he tenido para presentar este proyecto. Por lo demás, él se puede incorporar en la ley de hipoteca naval ú en otra distinta: es mera cuestión de detalle.

Me parece Excmo. señor, que esto no dá ni quita fuerza al artículo 56 de la ley, y rogaría á V.E. que aplazara la discusión hasta mañana, á fin de que los señores representantes puedan estudiar con detenimiento este asunto y que la H. Cámara pueda resolverlo con criterio seguro.

Por lo demás, la hora es avanzada, así es que no habría inconveniente para aplazar este artículo y que se pase á discutir el artículo adicional del proyecto.

El señor PRESIDENTE.—Que dará de hecho aplazada la discusión, no porque la hora sea avanzada, sino porque no hay quorum.—Se levanta la sesión.

Eran las 6 y 15 p. m.

Por la Redacción.

CARLOS CONCHA.

41ª Sesión del jueves 6 de Octubre de 1910

Presidencia del H. Sr. Aspíllaga.

Abierta la sesión con asistencia de los HH. SS. Arias D., Barco, Bernales, Capelo, Carmona, Castro Iglesias, Diez Canseco, Echenique, Falconí, Fernández, Flórez, Irigoyen, León, Loredó, Matto, Montes, Muñiz, Prado y Ugarteche, Pizarro, Ramírez, Reinoso, Revoredo, del Río, Ríos, Ruiz, Salcedo, Samanez, Saldívar, Seminario, Solar, Sosa, Torres Aguirre, Tovar, Valencia Pacheco, Vidal, Ward M. A., Ward J. F., Bezada y Peralta, Secretarios, se leyó y aprobó el acta de la anterior.

Se dió cuenta de los siguientes documentos:

OFICIOS

—Del señor Ministro de Hacienda:

Informando, á pedido de la Comisión de Obras Públicas, en el proyecto de ley de los HH. señores Santa María é Irigoyen, relativo á la construcción del ferrocarril de Oroya á Tarma y La Merced.

A la Comisión que pidió el informe.

—Sometiendo el proyecto de presupuesto departamental de Arequipa para 1911.

A la Comisión Auxiliar de Presupuesto.

—Del señor Ministro de Instrucción.

Contestando el pedido del H. señor Capelo, referente á la provisión de algunas asignaturas en el colegio nacional de Santa Isabel de Huancayo.

—Dando respuesta al oficio que se le dirigió á pedido del mismo H. señor sobre la necesidad de dotar de escuelas fiscales al anexo de Oxapampa, jurisdicción del Cerro de Pasco.

A pedido del H. señor Capelo, S. E. ordenó la publicación del anterior oficio.

—Contestando conjuntamente al pedido de los HH. señores Capelo y Trelles, referente á la falta de pago de sus haberes á los profesores de la sección de Instrucción Media y preceptores de la Primaria en el Colegio Nacional de Nuestra Señora de Guadalupe, y á la ampliación solicitada por el H. señor Carmona, referente al estado de pago de los demás profesores y preceptores de la República.

—Manifestando en contestación al que se le dirigió á pedido del H. señor Capelo, que aparte de la inserción que se está haciendo en "El Peruano" se ha mandado imprimir en folletos, el presupuesto administrativo de la Instrucción Primaria.

Los anteriores oficios pasaron á conocimiento del H. señor Capelo.

—De S. E. el Presidente de la H. Cámara de Diputados enviando en revisión el proyecto que manda consignar en el próximo presupuesto la suma equivalente á la cantidad de cien mil francos, que se destinan á la construcción de un monumento que se elevará en Suiza con el objeto de perpetuar la hazaña del aviador nacional Jorge Chávez Dartnell.

A pedido del H. señor Vidal, la Cámara dispuso este proyecto de trámite de Comisión; y en consecuencia pasó á la orden del día.

DICTÁMENES

—De la Comisión de Justicia, con dos firmas en el indulto del reo Carlos Salas.—En mesa.

—De la Comisión Principal de Presupuesto en el proyecto en revisión que restablece la plaza de secretario para el Ministerio de Gobierno.

—De la Comisión Auxiliar de Presupuesto, en el proyecto de los señores Olaechea y Ríos, creando la plaza de obstetriz titular en la provincia de Ica.

De la misma, en el proyecto de Presupuesto Departamental de Ica para 1911.

—Ocho de la Comisión de Hacienda, en igual número de proyectos,

por los que se concede la exoneración de derechos de aduana de los siguientes objetos:

Siete cajones con instrumentos quirúrgicos importados por la sociedad "Unión Patriótica" de señoras de Lima;

Una imagen destinada al culto de la iglesia Matriz de Chorrillos;

Seis instrumentos para la banda de músicos del Seminario menor de San Francisco de Sales, de la ciudad de Huaráz;

Una efigie destinada al culto de la capilla de San Francisco de Asís, de la ciudad de Lambayeque;

Una pila de fierro y un reloj, para la plaza principal de Paita; y cinco imágenes y dos candelabros para la iglesia que se construye en pueblo nuevo de Colán;

Un melodium para la iglesia de Layo en la provincia de Canas;

Los materiales y demás útiles que se importen para la construcción del Malecón Figueredo; y

Un gabinete de Geografía, materiales para la implantación de alumbrado y fuerza motriz y una imagen para el Colegio de Nuestra Señora de Guadalupe de esta Capital.

Los anteriores dictámenes pasaron á la orden del día.

PROYECTOS

—Del H. señor del Río, creando una contribución de una libra anual, que deberá pagar todo vago, nacional ó extranjero, por la vagancia que ejerza.

Dispensado de lecturas y admitido á debate, á las Comisiones de Legislación y de Gobierno.

—De los HH. señores Muñiz, Carmona, Ríos, Ego-Aguirre y Arias, reglamentando el servicio del Diario de los Debates del Senado.

Dispensado de lecturas y admitido á debate, á la Comisión de Policía.

SOLICITUD

—Del reo Asencio Estombel Zosaya, pidiendo indulto, á la Comisión de Justicia.

PEDIDOS

El señor CAPELO.—Se ha publicado ya en "La Prensa" el informe emitido por la Comisión especial sobre los sucesos de Goyarizguizga, pero falta el decreto supremo expedido antier con motivo de este informe. Ruego á V. E. solicitar del Ministerio ese decreto.

El señor PRESIDENTE.—¿Ssa desea que se pida copia del decreto supremo que recayó sobre ese informe técnico?

El señor CAPELO.—Sí, Excmo. señor.

El señor PRESIDENTE.—Se pasará el oficio

El señor VIDAL.—Ayer, Excmo. señor, hice un pedido á la Mesa partiendo de un concepto equivocado que tenía de los hechos y en vista de la publicación que acababa de recibir. Ese pedido se relacionaba con el proyecto presentado por el H. señor del Río, consignando en el presupuesto general de la República, una partida para costear los gastos que demanda la traslación del pueblo de Sihuas de la provincia de Pomabamba á otro lugar más aparente. Ahora tengo que rectificar mi pedido, Excmo. señor, por que tengo conocimiento de que ese proyecto, aprobado en esta Cámara, pasó en revisión á la Colegisladora y allí se encuentra. Suplico á V. E. que se sirva hacer pasar por Secretaría un oficio á la H. Cámara de Diputados, para que exite el celo de la Comisión respectiva y se dé preferencia á ese proyecto en el debate, en esta Legislatura.

El señor PRESIDENTE.—Se pasará el oficio.

ORDEN DEL DIA

Monumento para perpetuar la memoria del aviador nacional D. Jorge Chávez Dartnell en los Alpes.

Se leyó, puso en debate, y, por u-

nanimidad, fué aprobado el siguiente proyecto venido en revisión:

El Congreso, etc.

Ha dado la ley siguiente:

Artículo único.—El Gobierno del Perú, solicitando el consentimiento del de la República Helvética, erigirá á nombre de la nación, un monumento que fije en las inmediaciones de Brigue, en los Alpes, el punto de donde partió el aviador peruano Jorge Chávez, en el portentoso vuelo que lo condujo á travez de estas montañas, hasta la ciudad italiana Domo D'Ossola, pudiendo invertir en esta obra la cantidad de cien mil francos, cuyo equivalente en la moneda nacional figurará en el presupuesto general para el año venidero.

Lima, 4 de Octubre de 1910.

A. Sousa.

Liberación de derechos de importación de un reloj para el pueblo de Cañete.

El señor SECRETARIO, leyó el dictamen que sigue:

Comisión Auxillar de Hacienda
de la H. Cámara de Senadores

Señor:

Los vecinos del pueblo de Cañete, despues de haber contratado en los Estados Unidos de América un reloj para el servicio público de esa localidad, con cuyo objeto reunieron la suma necesaria por suscripción popular, han solicitado de la Representación Nacional que se les exima del pago de los respectivos derechos de importación, hasta la cantidad de veinte libras; y la H. Cámara de acuerdo con lo opinado por su Comisión Auxiliar de Hacienda, ha resuelto acceder á su petición.

Los infrascritos encuentran fundada y justa la gracia concedida, y por lo tanto os proponen que ratifiquéis el proyecto venido en revisión; salvo mejor acuerdo.

Dése cuenta,

Sala de la Comisión.—Lima, Octubre 3 de 1908.

*Antero Aspíllaga.—Agustín Tovar.
—E. Coronel Zegarra.*

El señor PRESIDENTE.—Está en debate el dictámen de la Comisión de Hacienda, favorable al proyecto.

El señor REINOSO. — Excmo. señor: como de costumbre, aunque no me opongo á la liberación que se solicita, me permito, sí, hacer la observación que he hecho en otras ocasiones, de que no es conveniente señalar suma alguna para esas liberaciones de derechos. El fijar una cantidad Excmo. señor, dá derecho al que obtiene esta concesión, para introducir objetos hasta por el valor de esa suma. El objeto de la ley es liberar un objeto determinado, cualquiera que sea la suma que importe la liberación. Por que, supongamos el caso de que la suma fijada no basta: habría que pagarse el derecho excedente y entonces la concesión no tendría objeto; y si los derechos son inferiores á la suma señalada, puede esto prestarse á un procedimiento poco escrupuloso. De manera pues, que yó creo que se llenará el objeto de la ley señalando, simplemente, el objeto que debe ser liberado, sin fijar cantidad alguna.

El señor PRESIDENTE. — Me permitirá el H. señor Reinoso que le haga esta observación para que S.Sa. la tome en cuenta con un criterio equitativo: este proyecto fué iniciado en la Cámara de Diputados en 1907; desde 1907 hasta la fecha han transcurrido tres años, ha seguido no sé por qué motivos una tramitación lenta y el Representante por Cañete se ha interesado por que éste se despache, para que los derechos pagados por este reloj queden definidos, porque nó se puede concebir que este reloj esté durmiendo los tres años que este proyecto está postergado aquí. Por eso manifestaba que este proyecto está aquí desde 1907 y no sé si S.Sa. insistirá después de esta explicación.

El señor REINOSO—Me extraña

realmente, como V. E. lo manifiesta, la enorme demora de este expediente; no sé si el reloj esté por venir ó colocado en su sitio; pero de cualquier manera que sea, el Senado no tiene la culpa, y el criterio del Senado ha sido constantemente uniforme con respecto á la fijación de la suma, y en la Cámara de Diputados no se ha insistido nunca en esta clase de proyectos; siempre los ha aprobado como los ha devuelto el Senado. Por eso insisto en que no se fije suma alguna; lo hago solamente por la cuestión de principios, que el Senado ha sostenido yá desde hace tiempo.

El señor PERALTA.—Yo suplico al H. señor Reinoso que no insista en su observación, porque si bién es cierto que así se ha procedido en otras ocasiones, se ha de tener en cuenta que aquí no se fija suma alguna, sino que no se exceda de tanto. No créo, pues, que hay inconveniente.

El señor REINOSO.—Eso precisamente quiere decir fijar la suma; y los derechos llegarán hasta la suma fijada.

—Votado el proyecto fué aprobado con la supresión indicada por el H. señor Reinoso.

Exoneración de derechos de siete cajones de instrumentos quirúrgicos para la sociedad "Unión patriótica de señoras de Lima".

El señor SECRETARIO, dió lectura al dictámen que sigue:

Comisión de Hacienda

Señor:

La señora Rosa Chopitea de Elejalde, Presidenta de la Sociedad Unión Patriótica de Señoras, se presenta al Congreso solicitando la liberación de derechos de aduana á los instrumentos quirúrgicos que la indicada Sociedad pidió á Europa para atender el servicio de las ambulancias organizadas por ella, para el caso de un conflicto externo.

Siendo tan patriótico y humanitario el objeto á que se dedican esos materiales, vuestra Comisión opina que ácordéis la liberación solicitada, aprobando el siguiente proyecto de resolución legislativa.

El Congreso ha resuelto exonerar del pago de derechos de aduana los instrumentos quirúrgicos contenidos en siete cajones importados por el vapor "Sardivia" y que han sido pedidos á Europa por la Sociedad Unión Patriótica de Señoras de Lima, para el servicio de las ambulancias que tienen organizada.

Dada &.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.—Lima, 5 de Octubre de 1910.

M. Adrián Ward. — Nicanor M. Carmona. — Victor Castro Iglesias.

El señor PRESIDENTE.—Está en debate el dictámen de la Comisión de Hacienda.

—No habiendo hecho uso de la palabra ningún señor Senador, se dió por discutido el dictámen, y, votada su conclusión, fue aprobada.

Restablecimiento de la plaza de Secretario del Ministerio de Gobierno.

El señor SECRETARIO, dió lectura á los documentos que siguen:

Lima, 28 de Setiembre de 1910.
Excmo. señor Presidente de la H. Cámara de Senadores.

En conformidad con el dictámen de la Comisión Principal de Presupuesto que, en copia remito á V. E. para su revisión por el H. Senado, ha aprobado la H. Cámara de Diputados el adjunto proyecto del Poder Ejecutivo, por el que se restablece la plaza de Secretario del Ministerio de Gobierno y se manda

consignar en el Presupuesto General la partida correspondiente.

Dios guarde á V. E.

Antonio Miró Quezada.

—

Comisión Principal de Presupuesto
de la H. Cámara de Diputados

Señor:

Razones de economía movieron al Congreso el año pasado, á acceder á la indicación del Poder Ejecutivo, para que se suprimiese la plaza de Secretario del Ministerio de Gobierno; pero habiéndose comprobado la necesidad de restablecerla como lo propone el mismo Poder Ejecutivo en el adjunto proyecto de ley, vuestra Comisión es de parecer que le presteis la aprobación correspondiente.

Dése cuenta. Sala de la Comisión

—Lima, 16 de setiembre de 1910.

*Juan E. Rios—B. F. Maldonado
—Luis Julio Menéndez—P. García
Irigoyen—E. L. Ráez.*

—

Comisión Principal de Presupuesto
de la H. Cámara de Senadores

Señor:

Por el adjunto proyecto de ley el Poder Ejecutivo solicita el restablecimiento de la plaza, de Secretario del Ministerio de Gobierno, que fué suprimida el año último, en las economías que se introdujeron en el Presupuesto General de la República.

Habiendo la experiencia demostrado la necesidad de un empleado que atienda al despacho de la correspondencia del señor Ministro de Gobierno, vuestra Comisión cree que debe restablecerse la enunciada plaza, y en consecuencia os pide que aprobéis el proyecto á que se refiere, venido en revisión de la H. Cámara de Diputados.

Dése cuenta. Sala de la Comisión.
—Lima, 3 de octubre de 1910.

*César A. F. del Río—J. Capelo—
Agustín Tovar—Miguel Echenique
—J. F. Ward.* —

Ministerio de Gobierno
—

El Congreso, &.

Ha dado la ley siguiente:

Artículo único.—Restablécese la plaza de Secretario del Ministerio de Gobierno, consignándose en el pliego de ese ramo del Presupuesto General, la suma de ciento veinte libras para su dotación.

Dada, &.

Rúbrica de S. E. el Presidente de la República.—*García.*

El señor PRESIDENTE.—Está en debate el dictámen de la Comisión Principal de Presupuesto, que es favorable al proyecto.

—Sin observación, sedió por discutido el dictámen, y votada su conclusión, fué aprobada.

Hipoteca Naval

El señor PRESIDENTE.—Continúa el debate del dictámen de las Comisiones de Legislación y Comercio, en el proyecto del H. señor Arias, sobre hipoteca naval, que quedó suspendido en la sesión de ayer.

El señor ARIAS.—Excmo. señor: en la sesión de ayer se debatió extensamente esta conclusión del dictámen de las comisiones de Legislación y Comercio; argumentos de dos clases se adujeron en contra del artículo 56: unos de carácter doctrinario y otros de forma, de procedimiento. Voy á ocuparme de unos y otros, y si yo satisficiera á los representantes que han manifestado algunas dudas sobre el particular, quedaría sumamente complacido, porque conceptúo que este artículo del proyecto está in-

timamente vinculado con el desarrollo de nuestra marina mercante y con la prosperidad de nuestro comercio marítimo.

Debo hacer presente, Excmo. señor, que el artículo 602 del Código de Comercio de 1853, que estuvo vigente en el Perú durante 49 años dice así: (leyó).

Este artículo es copia parcial de otro del Código Español que dice: (leyó).

Los legisladores peruanos suprimieron aquello de "natural de los reinos de España" y no agregaron tampoco la condición de ser peruano ni por nacimiento, ni por naturalización para ejercer el cargo de capitanes de nave; así rigió esta disposición durante 49 años, cuando el país contaba con numerosos marinos, con un cuerpo competente de oficiales que podían capitanear naves y cuando contaba entre ellos á un Miguel Grau y á otros marinos distinguidos. Pues bien, este artículo no suscitó la menor dificultad. En este estado de cosas se promulgó el Código de 1902.

Ya manifesté que el señor Ministro de Gracia y Justicia cuando remitió su proyecto á las Cortes españolas decía que se había suprimido del Código de Comercio la absurda disposición para que los extranjeros fuesen capitanes de nave; esto no era cierto y ese señor Ministro, don Alonso Martinez, incurrió en una lamentable equivocación.

La Comisión encargada de adaptar el Código Español de 1886 copió sin fijarse, sin haber tenido en consideración ningún argumento de carácter doctrinario, copió, repito, el artículo del Código Español de 1886 que corresponde al 622 del Código Peruano que dice: (leyó)

Como se vé, Excmo. señor, de un régimen liberal y progresista pasamos á un régimen restrictivo y retrógrado.

Ha dado nuestro Código de Comercio un salto atrás en el camino del progreso; hase efectuado una evolución regresiva y restaurándose un sistema que va cayendo en desuso, bajo la influencia de la civilización contemporánea.

Todos los tratadistas de derecho comercial enumeran con mucha prolijidad los requisitos que

necesita tener un capitán de nave; y Vidari afirma que es muy difícil encontrar persona que reúna todos esos requisitos; el capitán de nave, dice siguiendo la tradición del antiguo derecho italiano, debe ser un hombre enérgico, debe ser joven, debe ser pródigo, debe ser prudente y de gran experiencia, etc. y concluye diciendo que raras serán las personas que posean esa suma de condiciones.

El H. señor Capelo, con más ardor del que á menudo emplea para tratar los asuntos que se debaten en esta H. Cámara, combatió el proyecto diciendo entre otras cosas que era retrógado. La verdad es que no me he podido explicar que el Código del año 53 pueda calificarse de tal, porque esa disposición del artículo 602 se adelantó á su época, porque cuando ese código se puso en vigor, pocas naciones eran tan liberales como la nación peruana, que permitía á los extranjeros ser capitanes de nave, pero hoy las cosas han cambiado, ha evolucionado el derecho y hay naciones poderosas como la República Argentina, donde no se exige á los capitanes que sean argentinos: este ejemplo me bastará por todo fundamento, para justificar la disposición en debate.

Tan ciertas son, Excmo. señor, las consideraciones que expuse ayer para fundar el artículo, que me va á permitir la H. Cámara que lea un editorial del prestigioso diario "El Callao", respecto de la reforma de que se trata. Dice así: (leyó). Esto no es una quimera, Excmo. señor, lo dicen periodistas del Callao que están en posesión de datos suficientes para hablar con cabal conocimiento del asunto (leyó).

Se alude, Excmo. señor, á la disposición liberal del Código de Comercio del año 53 (leyó):

Resulta pues, Excmo. señor, que esa situación de que yo hablaba ayer no era una fantasía, que no estaba yo mal informado como creía el H. señor Capelo. Estaba en posesión de datos seguros, fehacientes, y por eso tengo á honra haber presentado el proyecto para derogar ese absurdo, esa retrógrada disposición del artículo 622 del Código de Comercio Peruano.

Según el editorial de "El Callao", en nuestro primer puerto hay bu-

ques con bandera nacional, que no son capitaneados por peruanos, pues hay capitanes extranjeros que no quieren cambiar su nacionalidad. Esta restricción legal perjudica á las naves nacionales, cuando quieren asegurarlas sus dueños en las grandes compañías europeas, por cuanto los marinos peruanos no están inscritos en el Lloyd inglés, en esa poderosa institución financiera: así pasó en el vapor "Huállaga" y también con el "Ucayali".

Nadie pondrá en duda la palabra imparcial del primer diario del vecino puerto, que ha aplaudido calurosamente este artículo del proyecto en debate.

Yo no me explicaba, Excmo. señor, ese calor con que el H. señor Capelo combatía tan liberal disposición; ni me lo explico ahora mismo Excmo. señor. Yo indiqué que ese ultraismo del H. señor Capelo, era atávico, que provenía de nuestro idioma. Nuestro idioma evidentemente tiene pocos comparativos; en cambio abundan los superlativos, y por eso desde niños nos acostumbramos á exagerar nuestros odios y nuestros afectos. Así me explico el empeño del H. señor Capelo de combatir este proyecto, que tiende á salvar la aflictiva situación en que se halla la marina mercante, con argumentos tan pintorescamente lúgubres, como los que él expone á menudo.

También, dije, Excmo. señor, que el Gobierno había visto la necesidad imprescindible de derogar el artículo 622 del Código de Comercio, como lo prueba la resolución suprema expedida por el gobierno del señor Pardo en la época en que fué Ministro de la Guerra el H. señor Muñiz, que se encuentra presente en esta H. Cámara. Aquí está ese acto gubernativo al que me referí ayer y al que voy á dar lectura para que se vea, Excmo. señor, que no se trata de consideraciones que no hayan sido perfectamente compulsadas y meditas. Dice así: (leyó).

Como se vé, Excmo. señor, varias veces el Prefecto de Loreto se había dirigido al Ministerio pidiendo que se dictase una resolución, que salvaguardase los derechos de la marina mercante nacional; tal

fué el origen de esta resolución suprema de 27 de Enero de 1904.

El señor MUÑIZ (por lo bajo) ese decreto está derogado.

El señor ARIAS.—No lo sabía; pero como se ha visto, el Gobierno se vió en la imprescindible necesidad de pasar sobre la disposición contenida en el artículo 622 del Código de Comercio, y permitir que los extranjeros pudieran capitanear naves. No importa, Excmo. señor, que como lo ha hecho notar el H. señor Muñiz, este decreto esté derogado, el caso es que se expidió, Excmo. señor, y que estuvo en vigor algún tiempo; pero aunque hubiera sido por un día ó por una hora, el hecho es que el Gobierno derogó la disposición contenida en nuestro Código; el tiempo que duró la derogatoria es un elemento secundario en esa importante materia.

Pero hay algo más, el artículo 622 está en oposición con las leyes expedidas últimamente para la protección de la marina mercante. Una de esas leyes es la de 16 de Diciembre de 1903.—El art. 3.º, dice así (leyó). Otra ley, es la de 6 de Febrero de 1906. Dice así esa ley: (leyó).

Como se vé, Excmo. señor, si en la ley, se hace el cómputo considerando al capitán como tres tripulantes peruanos, al piloto como dos etc., se desprende por tanto, Excmo. señor, que puede muy bien el capitán ser extranjero, porque no se dice que sólo cuando el capitán sea nacional se hará ese cómputo. Por consiguiente, esta restricción ha venido á destruir en parte los efectos del artículo 622. Se repitió ayer hasta la saciedad que los marinos nacionales pueden capitanear naves; esto no es exacto. Conforme á la ley de 1903 los marinos nacionales necesitan licencia del Supremo Gobierno, por consiguiente, la Compañía Nacional de Vapores y en general los armadores de buques nacionales, se pueden ver en la imposibilidad, en un momento dado, de tener á un capitán á quien encargar del mando técnico de la nave.

Dice así el artículo 7.º de esta ley: (leyó).

Se exige previo permiso del Go-

bierno á los marinos nacionales para que presten sus servicios en la marina mercante. Mirando, Excmo. señor, esta cuestión desde el punto de vista legal, nuestras leyes son muy liberales; los médicos extranjeros pueden ejercer su profesión en la República después de rendir las pruebas que exige la ley orgánica de instrucción; lo mismo pasa con los ingenieros y otros profesionales. ¿Por qué los marinos extranjeros no pueden capitanear naves en el Perú? El retrógrado principio de la edad media que establecía la nacionalidad de la marina mercante, ha desaparecido, casi totalmente de nuestra legislación, como ha desaparecido de muchas otras naciones.

De otro lado, Excmo. señor, el Perú siempre ha tenido una legislación muy liberal respecto de los extranjeros; nuestra Constitución otorga la ciudadanía hasta á los mismos españoles y á los ciudadanos de la América Española que residían en el Perú cuando se proclamó la Independencia.

Es preciso que no olvidemos que nuestras grandes glorias nacionales están asociadas á los nombres de extranjeros ilustres; que la sangre de los peruanos se mezcló con la de los extranjeros para darnos patria é independencia; es preciso que no echemos en olvido que en nuestro último conflicto, muchos extranjeros pelearon junto con nuestros héroes; y que el actual Presidente de la República Argentina mezcló su sangre con la de los peruanos en el glorioso Morro de Arica. ¿Por qué pues, disposición tan retrógrada se quiere conservar? No veo razón que la justifique. Hasta aquí, Excmo. señor; la cuestión legal. Vamos á tratar ahora la cuestión de forma.

Se dice que en el proyecto de ley sobre hipoteca naval, no puede haber ninguna disposición extraña á él. Nó, Excmo. señor, el contrato de hipoteca naval, se relaciona con esta modificación del Código de Comercio, puesto que el Lloyd inglés, esa asociación de seguros no presta sobre naves, cuyos capitanes no estén inscritos en él. Considerando lo absurdo de la disposición contenida en el artículo 622, considerando que es uno de los errores de más bulto que contiene

nuestro Código de Comercio, porque fué copiado del Código Español, sin fijarse en que retrogradamos en nuestra liberal doctrina, yo, Excmo. señor, adicioné el proyecto de hipoteca naval con ese artículo, á fin de borrar esa absurda disposición de nuestro Código. De otra parte, Excmo. señor, ¿dónde está la disposición del reglamento, dónde la de la Constitución, dónde la ley á que voy á faltar por haber involucrado en el proyecto de hipoteca naval un artículo que se relaciona ó nó con este mismo contrato? Si se quiere que desaparezca esa absurda disposición del Código, porqué no pasamos por estos detalles, porqué vamos á exigir que se subordine este proyecto de ley á ese procedimiento que se acostumbra en el Foro, cuando se dice: haga uso de su acción por cuerda separada? ¿Qué razón puede haber, sobre todo cuando se trata de una disposición tan absurda como la que contiene el artículo 622 del Código?

Pudo haber error al formular el proyecto, pero él no contiene ningún punto de nulidad sustancial, tan manifiesta, que haga necesario que se formule otro nuevo proyecto, que pase otra vez á Comisión, para que la Cámara se pronuncie sobre este punto.

Al principio de la actual legislatura presenté este proyecto y tan solo ahora en la postrimerías de la legislatura, ha sido puesto en discusión con los dictámenes expedidos por las comisiones de Legislación y de Comercio é Industrias; si he de presentar nuevo proyecto seguramente esta ley no será viable en la presente legislatura; esa ley, cuando pase á Diputados será entorpecida y por consiguiente subsistirá en nuestro Código la absurda disposición del artículo 622. Yo espero, Excmo. señor, que por estas consideraciones, la H. Cámara prestará su aprobación á la segunda conclusión del dictámen de las comisiones de Legislación y de Comercio é Industrias, dictámen que no se puede retirar aunque así lo desee uno de sus miembros, porque el Presidente de la Comisión de Legislación no está presente, falta también otro miembro de esa Comisión y también los que componen la Comisión de Comercio.

Por estas consideraciones espero Excmo. señor, que la Cámara sancione el artículo 56 del proyecto y borre la restrictiva prohibición que contiene el artículo 622 del Código de Comercio, en vigencia, tocante á la nacionalidad de los capitanes de naves.

El señor MUÑIZ.—Que se lea la derogatoria del decreto snpremo á que se ha hecho referencia.

El señor LOREDO.—Las últimas palabras del señor Arias, y el afecto exagerado como latinos, que todos padecemos desde jóvenes por nuestras obras, y que hace que el señor Arias se encariñe con ese artículo, perjudicando todo el proyecto, me colocan en el caso de pedir previamente que éste pase á la Comisión de Guerra y Marina, por que las disposiciones del Código relativas á la nacionalidad de los capitanes, tienen que estar en relación con los reglamentos de marina, como lo han estado los dos códigos.

El primer código á que se ha referido el H. señor Arias establecía que los capitanes fueran peruanos ó extranjeros, no por mayor ó menor liberalidad, sino por que habiéndose derogado el reglamento de 1839, que establecía que los capitanes debían ser peruanos, por decreto de 1840, se permitía á los extranjeros; encontró eso el código, y tuvo que decir que fueran peruanos y extranjeros. El actual código ha puesto peruanos, por que encontró vigente el decreto que dijo que los capitanes debían calificarse de travesía, de cabotaje y patrones, y que los de cabotaje y patrones tenían que ser ciudadanos peruanos por nacimiento ó naturalización; de manera que los que formaron el nuevo código, se encontraron que no habiendo entre nosotros lugar á capitanes de travesía, la condición de peruano y la prensa y la opinión, fué que el código exigiese que fueran peruanos los capitanes. Esta disposición no se refiere simplemente á las relaciones mercantiles, sino á nuestro código de marina y á los reglamentos marítimos; y el mismo reglamento del H. señor Arias induce á sostener mi tesis para que pase á la comisión de Guerra y Ma-

rina para que compulse el decreto que se ha leído y la ley de 1906, por que esa ley no tiene la interpretación que le dá el H. señor Arias. Además de la nacionalidad de los capitanes hay que atender á la proporción de nacionales que debe existir en un barco; esa proporción era mayor de cincuenta por ciento y bajó al cincuenta, por la escasés de marineros y como esto podía dar lugar á dificultades se dijo: cuando un barco lo mande un peruano, se podrá rebajar á cincuenta por ciento y más cuando haya dos pilotos y así sucesivamente. En otros casos poderosos se estableció el tercio, y hasta las tres quintas partes. Pero todo esto es completamente distinto al contrato de hipoteca naval; y por eso creo que la comisión del ramo debe dictaminar en estos dos puntos, ya que el señor Arias no quiere separar ese artículo de su proyecto, como me permití solicitarlo ayer.

El señor CAPELO.—Tal vez sería preferible rechazar el artículo, Excmo. señor, porque al rechazarlo le habríamos prestado al H. señor Arias un gran servicio: habríamos hecho aprobable su proyecto. Si S.Sa. insiste en reputar su teoría como buena, tendrá ancho campo para presentar un proyecto por separado, derogando el artículo tantos del Código de Comercio. Así habremos puesto cada cosa en su lugar y habremos evitado los peligros de esta derogación. Y estos peligros no están en la hipérbole del idioma castellano como cree S.Sa. El idioma es cosa de poca monta. Es el sentimiento el que dicta los actos; y justamente por un sentimiento muy hondo, el sentimiento patriótico, es que yo me opongo á que se modifique este artículo del Código de Comercio. Porque para mí "la patria", "el progreso", "la riqueza", no son conceptos vacíos, no son meras palabras; son expresiones concretas de cosas muy importantes. Para mí "la patria" cuando no significa la protección y el amparo del hijo del país, es una palabra maldita. Si por "la patria" se le exige á uno el sacrificio de la vida, de sus intereses, en una palabra, la absorción de toda su persona dentro de ese

concepto "la patria", justo es que la patria cubra á los suyos con su manto protector, que sea la madre que amamanta á sus hijos, no la madrastra que los oprime y los explota y los lleva á la tumba.

Todas las naciones, Excmo. señor, entienden este concepto así, en su verdadero sentido; han hecho de él un monopolio en su provecho. Nunca es fácil en ninguna parte confundir al hijo del país con el extranjero; sólo en el Perú sucede esta aberración; sólo en el Perú, á nombre de la patria y del progreso se convierte á los hijos del país en parias en su propio suelo; para ellos no hay nada, todo para el extranjero; el extranjero desaloja siempre al peruano. Sucede esto hasta en los ferrocarriles; tenemos estipulado en los contratos con la Peruvian que un tanto por ciento del número de empleados de sus líneas será de peruanos, y hoy á penas se encontrará un dos por ciento, porque multitud de extranjeros han venido á desempeñar con sueldos mayores los puestos que antes desempeñaban los hijos del país; empleados de veinte y treinta años de servicios han sido arrojados á la calle, no porque se porten mal, sino porque habían otros de nacionalidad extranjera que eran preferidos á los peruanos; y el artículo del contrato que los protege, diciendo que tal tanto por ciento debe ser de peruanos, se queda á un lado y el extranjero ocupa el puesto, quedando el hijo del país en medio de la calle y en la triste condición de pedir limosna. Esto pasa con una empresa que está obligada por su contrato ¡qué no pasará cuando no existe este vínculo! y decimos, lisa y llanamente, los buques que trafican en el Perú deben ser mandados por cualquiera. El resultado será que ningún marino peruano tendrá colocación; y tan cierto es que en estos conceptos se inspira el H. señor Arias, que cuando yo cité que en una época capitaneó naves el Comandante Grau, no fué cuando era el Contralmirante Miguel Grau, el inmortal héroe de la guerra del Pacífico, era un marino cualquiera, que había mandado buques ingleses; su señoría decía que era claro: hombres de la talla del Contralmirante Grau. No se equivoca Su Señoría, no era sino

uno de los tantos marinos que habían en el Perú, no era el inmortal Grau que después se hizo.

Después dice su señoría que los marinos peruanos son muy escasos, principalmente en Loreto; se dijo aquí que eran muy escasos y justamente, cuando se dió ese decreto yo recibí cuatro ó seis cartas de marinos peruanos solicitando que se les diese colocación. Yo le pregunto á Su Señoría, ¿si todos sus argumentos son muy sabios y civilizados, porqué el Brasil no los ha seguido, porqué no los tiene en cuenta, porqué no abre sus ríos á todos los capitanes, porqué entienden de otro modo el interés de la patria? ¿porqué no consienten sino que viajen capitanes brasileros y que vivan en el Brasil? Eso es á mi juicio lo que ha traído la riqueza de su marina, puesto que todos los bupues que tienen que ingresar al territorio brasiler, necesitan proveerse de un jefe de tránsito brasiler; y es natural, Excmo. señor, porque todo ser organizado necesita que se le proteja para poder desarrollarse; pero los peruanos, inspirados siempre en esas ideas hipotéticas, muy dados á esas hipérboles de la grandeza y de la civilización, con un concepto muy equivocado de la patria, hemos tenido siempre el prurito de dar siempre leyes en virtud de las cuales el peruano ha sido arrojado siempre por la borda. Ya es tiempo de que el Perú reaccione y de que busque lo que buscan todas las naciones: campo para los suyos.

Ahora, cuando se dió ese Código de Comercio, hace años, nadie protestó de esas disposiciones, nadie hizo esos argumentos, y es claro que nadie ha considerado mala esta disposición, cuando nadie ha dicho nada en tantos años; hace ocho años que rige y nadie se ha quejado. Su Señoría ha debido citarnos los perjuicios concretos que ocasiona, pero se limita á citarnos casos vagos, á decirnos que no se encuentran Comandantes peruanos y otras cosas por el estilo, pero nada que de una manera concreta nos obligue á derogar esa resolución.

Yo creo, pues, Excmo. señor, que á pesar de la tenacidad de Su Señoría, nosotros debemos desprender

esa verruga del proyecto, debemos rechazar este artículo y así quedará bonificado el proyecto principal.

El señor WARD M. A.—Excmo. señor: ¿es todo el proyecto el que está aprobado ó falta este artículo? porque ya ha sido aprobada la primera conclusión del dictámen, en que abraza los otros; yo supongo que el plazo es para éste únicamente.

El señor PRESIDENTE.—Por las otras conclusiones ha quedado aprobado el proyecto de hipoteca naval, con excepción de la modificación al Código de Comercio á que se refiere esta conclusión. El señor Loredó ha pedido que se consulte á la Cámara si pasa este segundo artículo á las comisiones de Guerra y Marina.

El señor REINOSO.—Excmo. señor: eso me parece que es contra el reglamento. ¿Cómo vá á pasar lo aprobado? Pasará todo el proyecto, así lo dispone el reglamento, de manera que tiene que paralizarse todo el curso de la ley.

El señor PRESIDENTE. — Indudablemente que, como los tres artículos de que constan las conclusiones del dictámen de las comisiones en el proyecto del H. señor Arias, constituyen un todo; si se paraliza un artículo se paraliza todo el proyecto, pero es de esperar que esta paralización no sea de mucho tiempo, porque en vista de la clase de asunto de que se trata, que es de todo interés para el país, la Comisión presentará Informe á la brevedad posible, porque no se trata, creo, de pasar este artículo á la Comisión para obstruir el proyecto.

El señor SOLAR.—Excmo. señor: á la verdad, que la cuestión principal, que se discute, y la previa propuesta por el H. señor Loredó, se relacionan con un problema de gran interés nacional. No se trata de que facilitemos y aprobemos la iniciativa del H. señor Arias, pasando de ligero, lejos de eso, es necesario que este proyecto sea estudiado detenidamente, á fin de que

este punto de vital importancia, sea resuelto satisfactoriamente.

Estamos completamente de acuerdo en que es una necesidad para el país, que propendamos á establecer el cabotaje nacional; éste es el objetivo que debemos perseguir, pero para realizar esto es indispensable antes preparar los elementos necesarios, porque, desgraciadamente, no ha llegado el desenvolvimiento de nuestra marina mercante á un punto tal, que estemos en condiciones de hacer hoy por hoy, con nuestros propios elementos, el cabotaje nacional,

Refiriéndonos especialmente, á los capitanes de las naves nacionales, hay que tener presente la distinción que ha hecho con mucho acierto el H. señor Loredó entre capitanes de naves que hacen exclusivamente el servicio en la costa del Perú y los de las que van á costas de otros países; indudablemente que los primeros deben ser exclusivamente peruanos; pero tratándose de naves de travesía que tienen que recorrer otros países, que hacen servicio internacional, no es posible establecer la condición de que los capitanes sean precisamente peruanos, en la condición en que nos encontramos actualmente, la razón es ésta: esas naves son de valor crecido y no pudiendo obtenerse para ellas seguro en el país, hay que buscarlo en el extranjero.

Las Compañías de Seguro extranjeras exigen como condición para el seguro, no que los capitanes sean peruanos ó de tal ó cual nacionalidad, sino que estén inscritos en el Lloyd, de manera que los que nos preocupamos de que se desenvuelva la marina mercante nacional, estamos precisamente trabajando porque algunos capitanes peruanos, de reputación indiscutible, se inscriban en el Lloyd, para que gobiernen nuestras naves; pero mientras eso no se realice, no es posible aquella condición excluyente.

En cuanto á la parte legal del asunto, la cuestión no es tan clara y sencilla; yo he tenido oportunidad de palpar lo que estoy diciendo. Se presentó el caso de que la comandancia general de marina del Callao, exigiera la condición de que una nave nacional fuera comandada por capitán peruano, entonces preocupándose la dirección

del ramo de este asunto, se encontró con que había cierta contradicción entre la disposición del código á que ha dado lectura el H. señor Arias y la de la novísima ley que concede franquicias á la marina mercante nacional; de manera que al resolver la cuestión el director del ramo tuvo delante un verdadero conflicto legal, que felizmente fué salvado por razón de la ley especial que estableció la compañía nacional de vapores.

El hecho es que en la práctica es de imposible aplicación que las naves de travesía, que hacen el servicio internacional, puedan ser manejadas todas por capitanes peruanos y por eso he simpatizado con la idea del H. señor Loredó, y creo en realidad que el asunto merece estudiarlo y establecer esa clasificación de naves de travesía y naves de cabotaje. Este es asunto que se puede estudiar á la brevedad posible y en vista del dictámen, completaremos el proyecto del H. señor Arias, y habremos resuelto este punto de tanta importancia para la marina mercante nacional.

El señor CAPELO.—En todo caso, Excmo. señor, ese artículo no viene en este proyecto, esa disposición está bien para un código de comercio y marina militar, pero nó en este proyecto de hipoteca naval. Tenemos siempre la costumbre de alterar las cosas, dando la puñalada de costado. Si ahora solo se trata del contrato de hipoteca naval, ¿qué tiene éste que ver con que el capitán del buque sea peruano, inglés ó turco? De manera, pues, que la primera moción del H. señor Loredó, está perfectamente fundada, cuando suplicaba al H. señor Arias que retirase ese artículo de allí; pero como el H. señor Arias no accede, lo que debemos hacer es rechazarlo, pero ésto no impide que lo presente en un proyecto aparte; que se estudie debidamente. Pero no involucremos aquí una cosa que no corresponde. Creo que el mejor modo de cortar el asunto, es éste, pues de otra manera, volviendo á comisión, se estancará ahí.

El Señor SOLAR.—Yó no me opongo á que se separe una cuestión de la otra; lo que he queri-

do es hacer notar, que ese es un asunto de interés nacional, que debemos estudiarlo concienzudamente, antes de entrar en su discusión. Pero iba á hacerle presente al H. señor Capelo, que esta adición propuesta por el H. señor Arias á su proyecto, no es incidental, que no es impertinente al proyecto mismo; en mi concepto es sustancial, porque esa ley de hipoteca naval no podrá tener ejecución en la práctica, tratándose de las naves de travesía á que se refiere el señor Loredó, y la razón es ésta: porque para que pueda celebrarse un contrato de hipoteca sobre una nave, nadie ha de prestar su dinero, si no está previamente asegurada; y como he manifestado yá, el seguro de las naves de gran valor que hacen el servicio internacional, no puede hacerse en el país sino en el extranjero, y para que el seguro se verifique, es condición precisa que el capitán de la nave esté inscrito en el Lloyd. Por consiguiente, esta ley de hipoteca naval no podrá ser de aplicación, tratándose de aquellas grandes naves, por que nadie dará dinero sobre naves que no estén previamente aseguradas.

Como se vé, Excmo. señor, es un asunto de gran importancia que no solo afecta al interés general con relación á nuestro comercio naval, sino que dificulta la ejecución del proyecto mismo. Así es que el temperamento mas acertado es éste: que el asunto pase á la Comisión de Marina para que ésta, estudiando las razones expuestas en el debate y contemplando la importancia que el asunto tiene, expida su dictámen á la brevedad posible, y después discutiremos el punto y resolveremos lo que mejor consulte los intereses nacionales.

El señor MUÑIZ.—Yó no tengo inconveniente como presidente de la Comisión de Marina, en ofrecer dictámen para el lunes, sobre este asunto.

El señor ARIAS.—Yo creo que todo se puede conciliar, aprobando el artículo en debate, y la razón es clara, Excmo. señor: el Código de Marina mercante señala los requisitos que deben reunir los capita-

nes de travesía, los capitanes de cabotaje y los patrones; el Código de Comercio no puede entrar en esos detalles. Por eso es que el Código de Comercio no consigna esa clasificación de capitanes de travesía, de cabotaje y patrones. Téngase en cuenta que el artículo 473 del Código de Marina mercante, no exige que sean peruanos dichos capitanes de travesía, cabotaje, ni mucho menos los patrones.

Los HH. señores Loredó y Capelo, pueden formular el respectivo proyecto sobre nacionalización de naves. Aquí se trata, Excmo. señor, de derogar un artículo del Código de Comercio; es una disposición de carácter absoluto, estableciendo que para ser capitanes no se requiere que sean peruanos; despues vendrá lo que desea el H. señor Loredó y los que como él piensan, pero no para incorporarlo al Código, sino como una ley relativa á la reglamentación de la marina mercante. De todos modos, es indispensable, Excmo. señor, derogar esa disposición absurdada del Código de Comercio, porque el Código de Comercio no puede entrar en esas distinciones, de capitanes de travesía, de cabotaje y de patrones, que es del resorte del Derecho Administrativo.

El Código Civil peruano, sería el único del mundo que estableciera esa distinción. El Código no puede tratar sino del jefe técnico de la nave. Esa ley que debe presentarse es para el reglamento administrativo sobre la nacionalidad de la nave mercante, pero hay que principiar por derogar el artículo 626 del Código de Comercio.

El señor CAPELO.—El H. señor Solar ha hecho una afirmación que no se puede dejar pasar. Según Su Señoría, resultaría que nosotros debemos dar esta ley: es prohibido que los peruanos manden ningún buque; su argumento descansa en que las compañías de seguros inglesas no aseguran sino á los capitanes que estan inscritos en el Lloyd, es decir, á los ingleses. Por consiguiente para amoldarnos á las exigencias de Inglaterra, nacionalidad de la cual no dependemos, debemos decir que solo los ingleses que están inscritos en el Lloyd, pueden mandar nuestros buques,

La consecuencia no es esa, sino buscar el seguro en otra parte, por que no es la única nación que hace seguros, la Inglaterra; en otras se podrán inscribir los buques que estén mandados por capitanes peruanos; eso no será entonces inconveniente.

Nos dice Su Señoría que hay buques de cabotaje, de travesías, y no se que otras distinciones, pero el hecho es que cuando en el Perú no había compañía de vapores, cuando no tenía pretensiones de ocupar un puesto en esas filas, cuando la Nación no había gastado treinta mil libras anuales ni empeñados todos sus esfuerzos para tener marina mercante propia, existía esa disposición que favorecía á los marinos peruanos. ¿Por qué no la queremos tener ahora? ¿Si mañana tenemos veinte vapores, nos convedría que esos vapores fueran mandados por otra clase de gente que no fueran peruanos? ¿tendríamos interés en que fueran mandados por ingleses, chilenos ó brasileiros? Nó, Excmo. señor, principio quieren las cosas, y si nunca les damos principio, si siempre se abre las puertas á todo el mundo, jamás podremos obtener marinos nacionales. Lo que la Compañía Nacional ha debido hacer, es poner esos buques al mando de capitanes peruanos. Me explico que no lo haya hecho al principio, porque ha tenido que vencer muchas dificultades, pero su tendencia ha debido ser el que, de capitán á paje, todos los tripulantes designados sean peruanos y á qué tengamos veinte vapores con esa tripulación. ¿Y es posible llegar á ese resultado, abriendo las puertas á la competencia?

Excmo. señor, se nos trata mal, se nos dá de bofetadas y nosotros correspondemos con una sonrisa y un apretón de manos, para nosotros no hay sino el ostracismo en todas las formas, no hay destinos ni puestos; para el hijo del país, le hacemos una guerra en todo sentido; si se trata de maestros de escuela, los traemos de todas partes, pues basta que tengan nombre belga, francés ó americano, para que ganen treinta ó cuarenta libras al mes; el hijo del país gana tres y no se le paga por cualquier causa.

En las empresas sucede también

algo semejante; la ley dice: debe haber tanto por ciento de peruanos empleados, y sin embargo si examinamos el número de empleados peruanos que tienen nuestras empresas, veremos que es reducidísimo, insignificante; sin embargo á la hora de pagarle aducirá todos los reclamos que quiera, sin que signifique nada la burla que se hace no cumpliendo lo que dice esa disposición. ¿Y así, hoy queremos, Excmo. señor, abrir otra puerta, arrojando otro montón de peruanos al abismo? Nó, Excmo. señor, no puede pensarse en cosa semejante. De manera que si hay un H. señor que puede pensar que los capitanes extranjeros son los que deben mandar nuestros buques, hay otros que piensan que los capitanes peruanos son los que deben mandarlos. El asunto, como se vé, es difícil, dada la oposición que tiene que hacerse á semejante proposición, creo que debe hacer pensar de otra manera al autor; y si quiere que la Cámara dé una ley de hipoteca naval, que la haga solo de hipoteca naval, pero que no involucre ahí un asunto que es de grandísima importancia para la vida naval del Perú (aplausos).

El señor SOLAR.—Excmo. señor: estoy completamente de acuerdo en el fondo con el H. señor Capelo, pero Su Señoría probablemente no se ha fijado bien en las explicaciones que he dado ó no las he expresado con toda claridad. Precisamente lejos de pretender que deba eliminarse el elemento peruano, he principiado por declarar que es necesidad nacional que establezcamos el cabotaje nacional; he declarado también que las naves que hacen ese cabotaje, deben ser comandadas por peruanos, pero he expresado y con razón, que las naves de travesía necesitan ser mandadas por capitanes inscritos en el Lloyd. Su Señoría ha discurrido suponiendo que yo voy á conclusiones opuestas á las que sostiene alegando que en Inglaterra se exigen tales ó cuales condiciones y especialmente que los capitanes sean de nacionalidad inglesa; pero no hay nada de eso, Excmo. señor, no se trata de excluir á los peruanos y de proteger á los de nacionalidad inglesa, mucho menos. El Lloyd

es una institución internacional que tiene por objeto la depuración del personal que debe comandar las naves en el mundo entero, reuniendo las condiciones de competencia necesarias para entregarle los capitales que representa una nave; ahí se inscriben marinos de todos los países del mundo, porque las compañías aseguradoras exigen como es natural, que el comandante de ellas esté inscrito en el Lloyd, es decir, que tenga las pruebas de su competencia, y de ahí que las que estamos interesados en que todo el personal de las naves peruanas especialmente en la compañía Nacional de Vapores á que se refiere Su Señoría, sean peruanos, procuramos que nuestros marinos se inscriban en el Lloyd. Actualmente dos marinos de reputación en el Perú que se encuentran en Europa, se ocupan de inscribirse en el Lloyd, á fin de que vengan á mandar las naves de la Compañía; de manera que estoy de acuerdo con Su Señoría y precisamente se está procurando eliminar á los extranjeros y poner á los peruanos. Siendo este asunto de tanta trascendencia, me parece que nada perdemos con que sea estudiado dos ó tres días, para que la Comisión presente un dictámen que plantee la cuestión en forma que podamos resolverla, inspirándonos, exclusivamente, en el interés nacional.

El señor CARMONA.—Yo no puedo creer, sino que el patriotismo del señor Capelo lo ha hecho pronunciar ciertas acusaciones, hasta cierto punto directas á la Compañía Nacional de Vapores, y me creó en la obligación de levantar esos cargos. Como ha dicho bien el H. señor Solar, la Compañía Nacional de Vapores, no puede sino tener capitanes que estén inscritos en el Lloyd, por razón de que esa es la única compañía poderosa que asegura esas naves; y la prueba la tenemos en que acaba de perderse el vapor "Huallaga" que costó 108 mil libras; si el capitán hubiera sido peruano, la compañía hubiera perdido esa enorme suma, y no la ha perdido, precisamente, por que el capitán estaba inscrito en el Lloyd.

La Compañía peruana se ocupa de que capitanes peruanos se inscri-

ban en el Lloyd, tiene varios pilotos peruanos que están sirviendo con el propósito de llegar á capitanes, tiene además muchos empleados y tripulantes, y procuraremos que toda la tripulación sea de peruanos, pero hoy no pueden tener sus buques capitanes peruanos, por el temor de que sobreviniendo una catástrofe, no se pagará el seguro.

En la Compañía Sud-Americana de Vapores casi todos los capitanes son ingleses, alemanes, etc., pero no chilenos, por la misma razón que acabo de indicar.

Ocupándome del proyecto del H. señor Arias, yo opino, después de lo que acaba de expresar el H. señor Muñiz, que su dictámen puede presentarse el lunes, es mejor esperar para conocer la opinión de la Comisión, que ilustrará el punto; pero la verdad es que el artículo 622 del Código de Comercio, está completamente anulado, por que parte de la ley de protección á la marina mercante nacional, que lo anuló en parte, en la práctica está anulado de hecho, por que no hay posibilidad de que sean capitanes de naves peruanas quienes no estén inscritos en el Lloyd.

Me parece, pues, que el Senado debe aceptar que el asunto pase á la Comisión de Guerra y Marina y el lunes podremos resolverlo.

El señor ARIAS.—Excmo. señor: el H. señor Capelo maneja el sofisma con mucha habilidad; cualquiera que lo hubiera oído creería que yo estoy en contra de los marinos peruanos. Lejos de mí semejante idea, semejante aberración; yo desearía que todas las naves que surcan nuestro litoral, fueran peruanas y para ello se necesita que los capitanes sean, indistintamente peruanos ó extranjeros. El H. señor Capelo quiere que todos los capitanes sean peruanos y así se restringe el desarrollo de nuestra marina mercante.

El caso es que no hay pocos marinos peruanos; y como el marino no se forma en un instante, como tenemos que educarlos á fin de que sean competentes y puedan dirigir las naves que se les encomienda, hay que abrir esta puerta á los extranjeros para que comanden las naves peruanas. Tenga en

cuenta el H. señor Capelo que muy pronto se abrirá el Canal de Panamá y que entonces será necesario que nuestras costas sean surcadas por gran número de naves que enarbolan el pabellón peruano; y con la disposición del Código actual nunca se conseguirá ese propósito. Pero ya que se ha pedido que este asunto pase á Comisión, lo cual retardaría la aprobación del proyecto sobre todo, Excmo. señor habiéndose tocado la fibra patriótica, yo que soy tan patriota como el H. señor Capelo, retiro el artículo (aplausos).

El señor REINOSO. — Dice el H. señor Arias que no hay marinos; felizmente, Excmo. señor, esto no es exacto; tenemos marinos y muy competentes, ocupando modestísimas capitanías de puerto y otros como el distinguido profesional señor Clavero mandando lanchas de nuestros ríos orientales. Esos marinos y otros muchos, cuyos nombres honran al Perú, Excmo. señor, pueden capitanear cualquier nave de cabotaje ó de travesía; lo digo con legítima satisfacción.

El señor PPRESIDENTE. — Retirado el artículo, se va á votar la 3ª. y última conclusión, que adiciona el proyecto del H. señor Arias con el siguiente artículo:

“Regiran en el contrato de hipoteca naval las disposiciones vigentes sobre el contrato de hipoteca, que no estén en oposición con las disposiciones de la presente ley”

El señor ARIAS. — Diferentes Códigos que he consultado contienen esta disposición, por que es posible que haya alguna oscuridad, alguna falta, en la reglamentación de la hipoteca; y por eso el código argentino, y si no recuerdo mal el portugués, contienen un artículo de carácter general. Yo acepto pues esa adición de la Comisión de Legislación.

—Votada la conclusión fué aprobada.

El señor PRESIDENTE. — se levanta la sesión.

Eran las 6 y 30 p. m.

Por la redacción.

BELISARIO SÁNCHEZ DÁVILA.

42ª Sesión del viernes 7 de octubre de 1910

Presidencia del H. Sr. Aspíllaga.

Abierta la sesión con asistencia de los HH. señores: Alvarino, Arias D., Barco, Capelo, Castro Iglesias, Diez Canseco, Echenique, Ego Aguirre, Falconí, Fernández, Irigoyen, León, Luna, Montes, Muñiz, Pizarro, Ramírez, Reinoso, Revoredo, del Río, Ríos, Ruiz, Salcedo, Samanez, Saldivar, Seminario, Sosa, Torres Aguirre, Tovar, Valencia Pacheco, Vidal, Ward M. A., Ward J. F.; Bezada y Peralta, Secretarios; se leyó el acta de la anterior, que fué aprobada con la indicación hecha por el H. señor Arias, en el sentido de que en la última frase del artículo sobre hipoteca naval aprobado en la sesión de ayer, que dice “que no estén en oposición con las disposiciones de la presente ley”, debe cambiarse la palabra “disposiciones” por “artículos”.

Se dió cuenta de los siguientes documentos:

OFICIOS

Del señor Ministro de Gobierno, enviando los informes recaídos en el memorial presentado por los naturales y vecinos del pueblo de Huamali, pidiendo la creación del nuevo distrito de ese nombre, en la provincia de Jauja, departamento de Junín.

A la Comisión de Demarcación Territorial.

Del señor Ministro de Guerra y Marina. Contestando al pedido del H. señor León, sobre los abusos de que se dice han sido víctimas algunos jóvenes de Iquitos enrolados en el Ejército, según se asevera en un telegrama de Moyobamba inserto en “El Comercio”.

Con conocimiento del H. señor León, al archivo.

Remitiendo copia del informe emitido por el Jefe comisionado por el Estado Mayor General para practicar la sumaria información que solicitaron los HH. señores Alvarino y