

prestados en el ramo de correos, con derecho a goce".

El señor Franco Echeandía pide que, en vista de los pocos días que faltan para que termine la presente legislatura, y consulte a la Cámara si acuerda dispensar del trámite de redacción a todos los asuntos resueltos y que resuelva hasta el día de la clausura del Congreso Ordinario.

El señor Basadre solicita que la dispensa se haga extensiva al proyecto aprobado en ambas Cámaras sobre autorización al Ejecutivo para contratar un empréstito por la suma de un millón doscientas cincuenta mil libras esterlinas.

—Consultados ambos pedidos, la Cámara les prestó su aprobación.

—Después de lo cual, y siendo la hora avanzada, el señor Presidente levantó la sesión.

Eran las 8 y 35 p. m.

Por la Redacción.

CARLOS REY.

80° del lunes 20 de noviembre de 1922

PRESIDENCIA DEL SR. LUNA IGLESIAS

Abierta la sesión a las 5 y 30 p. m., con asistencia de los señores senadores Alvaríño, Arana, Castro, Caveró, Costa, García, Gonzáles, Latorre, Luján Ripoll, Medina, Piedra, Piérola, Prado, Revoredo, Rey, Vivanco, y Espinoza y Franco Echeandía, secretarios, fue leída y aprobada el acta de la anterior.

Se dio cuenta de los siguientes documentos:

OFICIOS

Del señor Ministro de Hacienda, informando acerca del proyecto, por el que se declara incompatible los cargos de gerente, cajeros y directores de las compañías anónimas.

A la Comisión que pidió el informe.

Del señor Presidente de la Cámara de Diputados, comunicando que esa Cámara ha aceptado la modificación introducida por el Senado al proyecto que la mandó en revisión, sobre autorización al Ejecutivo para contratar un empréstito por la suma de un millón doscientas cincuenta mil libras esterlinas.

Ocho de los señores Secretarios de la misma, participando haberse aprobado la redacción de los siguientes proyectos:

El que aprueba la resolución gubernativa de 14 de julio, relacionada con el empréstito de dos millones quinientos mil dólares que ha celebrado el Gobierno con The Guaranty Trust Company.

El que autoriza a los particulares para construir puentes y caminos en la República, con el derecho de cobrar pasajes y pontazgos.

El que crea algunos arbitrios a favor de las Beneficencias de Ica, Pisco y Chincha.

El que manda rivalidar los despachos de teniente coronel expedidos a favor de don Miguel G. Arróspide, con la antigüedad del 5 de octubre de 1894.

El que asciende a la clase de coronel al teniente coronel don Florentino Bustamante.

El que concede al ex-profesor de Matemáticas de la Escuela de Agricultura y Veterinaria, don Alejandro de La Jara y Ureta, como pensión de jubilación, suma igual al haber que percibía en dicho empleo.

El que concede un premio de doscientas libras a doña Julia Wagner.

El que reconoce servicios al Director de Fomento, don Enrique Zegarra.

El que indulta al penitenciado Alfredo Cruciani del tiempo que le falta para cumplir su condena.

Los anteriores oficios pasaron a sus antecedentes.

DICTAMENES

De la Comisión de Legislación, que en la sesión anterior quedó en Mesa para completarse las fir-

mas, en el proyecto venido en revisión, por el que se declara nullos y sin ningún valor los contratos de arrendamientos de bienes fiscales y escolares, celebrados sin haberse observado el trámite del remate.

A la orden del día.

De la de Hacienda, con sólo dos firmas, en el proyecto remitido por la Cámara de Diputados, en virtud del cual se exonera del pago de derechos a ciento sesenta quintales de calamina, que se ha importado con destino a la iglesia de Sondorillo, en la provincia de Huancabamba.

Quedó en Mesa.

PEDIDOS

El señor COSTA.—Suplico a la Cámara que se pronuncie en el pedido que formulé el viernes último respecto a un oficio que debe pasarse al Ministerio de Gobierno sobre cuestiones relacionadas con la Compañía Marconi. Como no estuve presente se resolvió aplazarlo para la siguiente sesión; el sábado no se ha visto, de manera que pido que hoy se consulte.

El señor PRESIDENTE.—Se tendrá presente el pedido de su señoría para la segunda hora.

El señor PIEROLA.—Remito a la Mesa un oficio del Presidente de la Comisión de Ferrocarriles de la Colegisladora, señor Sousa, en el que me comunica que el contratista Dunsmuir se ha allanado a reducir a tres años el periodo de tres, fijado en su contrato para la terminación del ferrocarril de Chimbote a Recuay. Desearía que este oficio pase luego a la Comisión que conoce del citado contrato.

El señor PRESIDENTE.—Se pasará a la Comisión de Hacienda, que es la encargada de producir dictamen en ese asunto.

El señor CASTRO.—Señor Presidente: Cuando la sesión del viernes el Senador por Ica, acusando al Comandante Pimentel, lo calificaba de ratero vulgar, por el hecho de haber quitado a unos industriales la tercera parte de los peces que habían cogido en la isla de San Lorenzo, yo me prepa-

raba a defender a este Jefe de la Armada, por que estaba seguro, como lo estoy en este momento, de que es incapaz de haber utilizado ese pescado en provecho personal. Y cuando me preparaba a defenderlo, escuché con gran asombro la declaración terminante del señor Ministro de Fomento, que dijo que había llamado al Comandante Pimentel a su despacho, quien le había manifestado que era cierta la acusación que le hacían los industriales.

A la verdad no comprendo qué razones han habido para acusar al Comandante Pimentel, en esta forma, tan calumniosa por decirlo así, por parte de esos industriales que fueron a pescar alrededor de la isla de San Lorenzo, porque, como he dicho, el Comandante Pimentel es incapaz, eso lo aseguro, de haber utilizado la tercera parte del pescado en provecho personal. Para condenarlo, para calificarlo de ratero vulgar, sería necesario que se le comprobara que había vendido el pescado y que el producto de esta venta fue a su bolsillo, cosa que no es cierta; y me prueba que no es cierta, el hecho de haber visto una carta publicada en los periódicos, en que el Ministro de Fomento pidió al señor Ministro de Marina que le diera antecedentes respecto a la caballería y dignidad del señor Comandante Pimentel. Yo, señor Presidente, como digo, no pude defender al Comandante Pimentel, por las razones expuestas, y porque ví que la Cámara se levantó como una montaña solidarizándose con el Senador por Ica, simplemente por el hecho de haberle desafiado y en defensa de la libertad de la tribuna; porque la Cámara, estoy seguro, no se ha pronunciado en contra del Comandante Pimentel, por las acusaciones de robo de pescado. Esas acusaciones habría de comprobarlas, y mientras no se comprueben, el señor Comandante Pimentel tiene que seguir siendo honrado, en concepto de todos los senadores y en concepto de la opinión pública. La Cámara, como repito, se ha solidarizado con el

señor Senador por Ica, simplemente por el hecho de haber desafiado al representante en defensa de los fueros de la libertad de la tribuna. Pero de ninguna manera, la Cámara se ha pronunciado en contra del honor y de la dignidad del Sr. Comandante Pimentel, porque no está probado que sea un ratero vulgar. Yo levanto, como militar y como Senador de la República, ese cargo, porque ese cargo me alcanza a mí. (Aplausos.)

El señor PRESIDENTE.—Desde luego debo recordar al señor Senador que la Cámara se ha solidarizado sólo en la parte a que S. Sa. hace referencia, esto es, en aquello de la defensa de la libertad de la tribuna parlamentaria.

El señor LUJAN RIPOLL.—El asunto es ingrato de suyo, señor, y por el carácter personalísimo que tiene voy a ocuparme de él, haciéndome gran violencia. Yo no he tocado al Comandante Pimentel; la Cámara ha escuchado perfectamente los términos de mi denuncia. Yo traje aquí una denuncia que recogí de todos los pescadores que habían sido extorsionados por el Director de la Escuela de Pesquería, que no sabía quien era, porque debo declarar que no conozco al Comandante Pimentel, ni personalmente ni de vista. Traje esa denuncia aquí, y en la forma correcta y medida en que acostumbro siempre producirme, pedí que se pasara oficio al señor Ministro de Fomento para que averiguara qué había sobre el particular y dijera qué medidas había dictado en vista de haber declarado el Director de la Escuela de Pesquería, y en su presencia y en la del Ministro de Italia, quien patrocinaba la reclamación de esos pescadores, que era cierto que se tomaba la tercera parte de la pesca hecha en los lugares prohibidos, la que redimía de pena. De manera que no he atacado, como no podía atacar porque mi cultura me hace rechazar temperamentos reñidos con ella, al Comandante Pimentel. Me he referido, lisa y llanamente, al Director de la Escuela de Pesquería,

y cuando supe que ese Director era un señor marino me indigné y expresé en la forma que escuchó la Cámara, porque cuanto más elevado se está, mayor es la obligación imperiosa de hacerse digno de la posición que se ocupa. Yo conceptúo y sigo conceptuando que no hay resolución que autorice al Director de la Escuela para que consienta que se pesque en un lugar prohibido a cambio de la tercera parte de los peces cogidos. Yo no me he producido en la Cámara con actos que pudieran manchar la reputación de ese marino; simplemente me he limitado a denunciar, y si lo hice en forma airada, fue porque creía que en esa forma defendía los fueros de la Marina, porque los marinos están en la obligación imperiosa de vigilar que sus galones no sean manchados. De manera que queda explicado que no atacué al señor Comandante Pimentel sino al Director de la Escuela de Pesquería. Y aquí viene lo grave, lo insólito, de lo que hasta ahora no puedo salir del asombro. Cuando al decir ante el Senado que el Comandante Pimentel me había retado a duelo y la Cámara se solidarizó en defensa de la libertad de la tribuna, actitud honrosísima que agradecí en grado sumo; el Ministro de Fomento, presente en la Cámara, manifestó que era cierta la denuncia y que había sido confirmada por el mismo extorsionador, quien había dicho que era cierto que se tomaba la tercera parte de la pesca y que lo hacía porque tal era costumbre. El Ministro de Fomento declaró que había destituido a ese funcionario y apelo al testimonio de la Cámara para que me desmienta; dijo, además, que conceptuaba el hecho tan grave que estaba estudiando la manera de ver si ese marino debía ser enjuiciado por el fuero militar o por el civil. Aquí lo declaró así el señor Ministro. ¿Cómo resulta, pues, ahora que se da al asunto otra tramitación? Yo he denunciado aquí una exacción cometida por el Director de la Escuela de Pesquería; no he acusado al Comandante Pi-

mentel, ni como marino ni como particular. Por eso me extraña y me sorprende mucho el procedimiento del Ministro, quien, después de haber manifestado aquí que lo había destituido a ese marino y que estaba viendo la manera cómo debía procederse a su enjuiciamiento, venga a tratar de constituir ahora una corte de honor. ¿Para confirmar que se ha perpetrado un acto malo al tomar la tercera parte de la pesca, se va a formar una corte de honor? Al tomar esta actitud ahora, el señor Ministro procede en forma ambigua e inaceptable.

Que quede bien sentado, señor Presidente, que nunca ha entrado en mi ánimo el espíritu de herir a ninguna institución; pero sí tengo que producirme siempre contra los funcionarios que manchan sus puestos y que no van a cumplir sus deberes con honradez, como ha pasado ahora con el Director de la Escuela de Pesquería, a quien he denunciado sin tocar los antecedentes del Comandante Pimentel, ni en su vida pública como jefe de la marina, ni en su vida privada, porque eso está vedado para mí. De manera que los cargos que he formulado se mantienen en pie y me ratifico en mis declaraciones. Y en cuanto al carácter particular que se quiere dar a este asunto, me tiene sin cuidado.

La actitud de los marineros solidarizándose con el Comandante Pimentel, no la objeto. Creo que han estado en su derecho, pero que han partido de una base errónea. Yo no he tocado los antecedentes del Comandante Pimentel. El espíritu de compañerismo y solidaridad es fuerte. Yo lo respeto. Sólo he entrado en el terreno en que debía penetrar. Ahora tengo que protestar de la actitud del señor Ministro de Fomento que ha venido a engañar a la Cámara adoptando actitudes ambiguas y contradictorias, y en ese sentido pido que se pase oficio a ese funcionario para que diga cuáles son las medidas que ha adoptado en armonía con las de-

claraciones que hizo en esta Cámara.

No voy tampoco a tocar una réplica grosera y tosca hecha por el Comandante Pimentel y que ha sido publicada en los diarios, porque yo no conceptúo dignos de él esos términos, porque tengo elevada conciencia del cargo que desempeño y porque el delito que yo he juzgado no traía como consecuencia el que se me retase a un duelo. Yo creo que cuando un hombre toma una actitud debe mantenerla en cualquier terreno. Estoy decidido a no ceder. Yo no rehuyo el lance; no me acojo a la inmunidad parlamentaria para evitarlo. Me he ocupado aquí de denunciar la conducta del Director de la Escuela de Pesquería por acto que juzgo pequeño, y ese señor Director no ha tenido derecho para tomar actitudes de esa naturaleza, menos para escribir esa carta en términos que no le honran en su carácter de elevado jefe de la marina peruana.

Por lo demás, no tengo inconveniente en renunciar a mis fueros parlamentarios cuando se pruebe que el Director de la Escuela de Pesquería no ha practicado un acto de exacción; cuando tal se pruebe, el militar de elevada graduación me tiene a sus órdenes renunciando voluntariamente a mis fueros parlamentarios. Pero mientras tal no ocurra ese Director no tiene el derecho de citarme al terreno de los caballeros.

El señor PRESIDENTE.—Se pasará el oficio solicitado por el señor Senador.

El señor CASTRO.—Este asunto es para mí sumamente enojoso y lo es, tanto porque tengo que aclararle, cuanto porque no habría querido intervenir en asuntos en que interviene el Senador por lea a quien me ligan vínculos espirituales muy estrechos. Pero hay momentos en que es necesario defender a los hombres que no pueden defenderse por la situación en que se encuentran, por la situación en que les coloca un mal entendimiento a una imputación calumniosa y gratuita.

Si el Senador por Ica hubiera acusado al Comandante Pimentel en la sesión del viernes en la forma que lo ha hecho hoy, nada tendría que decir, ni se habría comentado en ninguna forma su actitud; pero recordará el señor Senador por Ica, que en una forma violenta y exaltada, repitió cincuenta veces la frase de *ratero vulgar*, frase hiriente para un militar inocente que no había hecho suyo el producto de la venta de los peces. Yo tenía que recoger esta frase, porque era prematura, frase que no debió salir en ningún momento de los labios del Senador por Ica. El Senador por Ica debió esperar que se comprobara la picardía para poderle aplicar ese calificativo tan duro, *de ratero vulgar*. El Senador por Ica acusa hoy al Comandante Pimentel, pero lo hace en una forma distinta; dice que no acusa al señor Pimentel sino al Director de la Escuela de Pesquería, por una acusación que se llevó a su conocimiento, por parte de algunos industriales, de habérseles arrebatado la tercera parte de su pesca. ¿Pero el Senador por Ica, hombre inteligente y reflexivo, sabe si el Comandante Pimentel ha tomado esa tercera parte para venderla y quedarse por el producto de la venta?

El señor LUJAN RIPOLL (por lo bajo).—Si hubiera hecho, eso habría sido borrado del Escalafón Militar.

El señor CASTRO (continuando).—Entonces, si no sabe eso, no puede acusarlo de *ratero vulgar*; es una injusticia.

No se puede acusar de *ratero vulgar* a un jefe que ha tomado esa tercera parte del pescado a cambio de los elementos que ha prestado a esos industriales a su propia solicitud, puesto que ellos van a pedirlos a la Escuela de Pesquería, y cuyo producto se emplea en mantener a los alumnos que se están muriendo de hambre. Aquí los señores senadores han denunciado en más de una ocasión que los presos de las cárceles del Cuzco y en otras partes, que están pidiendo limosna y que se

invoca la caridad pública en colectas para darles alimentación. Eso mismo pasa en la Escuela de Pesquería. La situación económica es tan difícil que no habría cómo atenderla con la oportunidad debida. ¿Si se debe al Ejército 3 o 4 meses, si se debe a los proveedores, a la Marina, cómo ha de creerse que no se deba a la Escuela de Pesquería? La Escuela proporciona a los industriales algunos elementos con la obligación de dar una parte del producto de la pesca para atender a esas necesidades. Y esto es, a mayor abundamiento, reglamentario. Yo, señor, repito, no quiero continuar más adelante en este asunto; pero no declaro que estoy de acuerdo con las declaraciones que ha hecho el señor Senador por Ica, inspiradas según dice en lo que expresó el Ministro de Fomento o sea que había destituido al Comandante Pimentel. Si el señor Ministro de Fomento, hubiese hecho esa declaración, yo no me hubiera contenido. Sabe el señor Ministro de Fomento y saben todos los señores Ministros, que no se puede destituir a un militar sin previo juicio. Recuerden los señores senadores que últimamente en las interpelaciones al señor Barrós, cuando se quería que destituyeran a los oficiales que habían tomado parte en el movimiento del Cuzco, yo me opuse y probé y demostré que solamente se podría destituir, es decir, se podía votar a la calle, después de comprobada, en el juicio, la culpabilidad. De manera que el señor Ministro de Fomento, si hace esa declaración, habría cometido un abuso y yo le habría fulminado. Permítaseme afirmar que no habría tolerado que el Ministro hubiera dicho: He destituido al Comandante Pimentel. No hubiera consentido la comisión de un abuso incalificable del cual habría protestado en forma enérgica.

El señor LUJAN RIPOLL.—Yo he apelado al testimonio de la Cámara. No sé si el señor General Castro estuvo aquí cuando vino el señor Ministro. Pero bien

claro dije que estaba pensando a qué jurisdicción iba a someter el asunto, si a la civil o a la militar, dada la graduación del delincuente. Si esto no es claridad meridiana, y estas declaraciones no son claras y terminantes, no sé qué es lo que entiende el señor Senador por La Libertad por declaraciones categóricas y enfáticas. Por lo demás el señor General Castro está completamente herido, y la confusión que establece es la que ha dado lugar a la actitud que ha asumido en forma rara, porque habla y dice que habría fulminado al Ministro de Fomento si hubiera hecho la declaración de la destitución del Director de la Escuela. ¿Acaso al destituir al Comandante Pimentel lo ha hecho atropellando sus fueros de marino? Ha destituido al Director de la Escuela de Pesquería, a un empleado de la administración pública, de manera que el señor Ministro de Fomento no habría practicado ningún acto injusto. Habría procedido correctamente destituyendo a un funcionario público, no al marino. ¿O es necesario ser marino para ser funcionario de la Escuela de Pesquería?

El señor CASTRO (por lo bajo).—Sí es necesario.

El señor LUJAN RIPOLL.—Entonces, ha de ser juzgado en el terreno de funcionario público. Por lo demás el General Castro alega causa justificada por la falta de pago en los haberes. ¿Pero acaso por estar impagos los empleados se justifican las exacciones? Con el mismo criterio se puede autorizar a la Capitanía del puerto del Callao o a cualquier funcionario, como el Director de la Escuela Correccional, por ejemplo, para que exaccione con el objeto de atender al servicio de su institución, eso no es serio. El Senado sabe perfectamente que estoy en la verdad, que no lo estoy engañando ni estoy haciendo disertaciones que estén fuera de la lógica: de manera que la cuestión la doy por terminada por lo que a mí hace, extrañándome que habiendo escuchado al señor Mi-

nistro de Fomento declaraciones enfáticas sobre el particular, después de siete días se justifique la actitud del Comandante Pimentel, a quien no he atacado.

El señor PRESIDENTE.—Si no se hace otro pedido se suspenderá la sesión antes de pasar a la segunda hora. (Pausa). Se suspende la sesión.

Eran las 6 y 10 p. m.

Continuando la sesión a las 6 y 30 p. m. con asistencia de los señores senadores Alvarino, Arana, Castro, Caverro, Costa, Flores García, Gonzáles, Latorre, Medina, Piedra, Piérola, Prado, Revoredo, Rey, Vivanco, y Espinoza y Franco Echeandía, secretarios, se pasó a la segunda hora, o sea, a la estación de

ORDEN DEL DIA

PEDIDO ACORDADO

El señor PRESIDENTE.—Se va a dar lectura al pedido que tiene presentado por escrito el señor Senador por Puno.

El señor RELATOR leyó:

Señor Presidente:

En el público hay el rumor insistente de que la "Compañía Marconi Wireless" hace tiempo que ha notificado al gobierno, previéndole que, si hasta el 31 de octubre último no hubiera sido aprobado por el Congreso el contrato "ad referendum" celebrado entre el Gobierno y aquella empresa, quedaría rescindido de hecho el referido contrato.

Como la Cámara de Senadores no tiene noticia de que el Gobierno hubiese nombrado a las personas que deben intervenir en el arreglo y liquidación de las cuentas con esa compañía, y de las que deben hacerse cargo de los servicios postal, telegráfico, y radio telegráfico, ni tampoco se ha designado la comisión de ingenieros que debe tasar los materiales que

haya traído la citada "Compañía Wireless", y no siendo ya posible que ese importante ramo de la administración pública, continúe por más tiempo, en el estado de completa desorganización en que se encuentra durante la dirección de la referida compañía extranjera, como consta a esta Cámara por las repetidas quejas que se han presentado en su seno, en muchas ocasiones, por varios señores Representantes.

Pido que, con acuerdo de la Cámara, se pase un oficio al señor Ministro de Gobierno a fin de que, a la brevedad posible y antes de que termine esta legislatura ordinaria, informe con la extensión que el caso lo requiere, sobre el estado en que se encuentra tan grave cuestión, para que la Cámara de Senadores se decida a adoptar la definitiva resolución que ponga a salvo su responsabilidad ante el país.

Lima, 17 de noviembre de 1922.

J. M. Jerónimo Costa.

El señor PRESIDENTE.—Los señores que acuerden pasar el oficio solicitado por el señor Costa, se servirán manifestarlo. (Votación). Acordado.

DEROGATORIA DE LOS ARTÍCULOS CONSTITUCIONALES SOBRE CREACIÓN DE LOS CONGRESOS REGIONALES.

Se va a repetir la votación que quedó pendiente en la última sesión, en el proyecto que suprime los congresos regionales.

El señor LATORRE.— Señor Presidente: No estuve en la sesión que se trató de este asunto, debido al mal estado de mi salud; como ahora se va a repetir la votación, debo dar las razones que fundamentan mi voto.

Efectivamente, señor Presidente, la creación, en un país republicano, central, unitario, de cuatro congresos, es algo extraordinario; crear congresos en ese número sin tener los fondos suficientes, es un absurdo; es como crear seres abs-

tractos, metafísicos, que no tienen círculo de acción. En fin, este sistema era halagador para el país, porque se creyó al principio que sería la base fecunda para poder, en el porvenir, cambiar la forma de gobierno, y se anticipó de esta manera dividiendo el territorio para el efecto legislativo en tres congresos regionales, pero, como digo, a estos congresos no se les ha señalado acción económica. Crear, pues, congresos regionales sin que dispongan de un centavo, sin que haya descentralización económica, es algo ilusorio. Estoy por el *Sí*.

—Realizada la votación en forma nominal se obtuvo el siguiente resultado: Señores que votaron por el *Sí*: Alvaríño, Arana, Caverro, Costa, Flores, Gonzáles, Latorre, Medina, Piedra, Piérola, Prado, Revoredo, Rey, Vivanco y Espinoza.

Votaron por el *No*, los señores Castro, García y Franco Echeandía.

El señor PRESIDENTE.—Han votado quince señores por el *Sí* y tres por el *No*, de manera que queda reservado el asunto para una tercera votación.

CONTRATO CELEBRADO POR EL GOBIERNO CON LA COMPAÑÍA NACIONAL AERONÁUTICA SOBRE LOCACIÓN DE SERVICIOS.

(Ingresa a la sala el señor Oscar C. Barrós, ministro de Guerra.)

El señor PRESIDENTE.—Encontrándose presente el señor Ministro de Guerra vamos a ocuparnos del contrato celebrado con la Compañía Nacional Aeronáutica. —Se van a leer los documentos del caso.

El señor RELATOR leyó:

Locación de servicios.—El Supremo Gobierno a la Compañía Nacional Aeronáutica

Primera.—La Escuela Militar de Aviación y la Compañía Nacional Aeronáutica tendrán para su funcionamiento un campo co-

mún contando cada una de ellas con sus respectivos hangares, completamente separados e independientes. La disciplina, sea de campo como de vuelo de la Compañía será igual a la disciplina militar y está controlada por la Dirección General de Aviación, conforme al Reglamento internacional.—Queda también entendido que todo el personal de la Compañía en servicio activo será militarizado. Son considerados en servicio activo los pilotos, los mecánicos, el personal de maniobras y los serenos.

Segunda.—Este campo se establecerá en el fundo fiscal llamado "Las Palmas", sito en el valle de Surco, provincia de Lima y cuya área es de diez fanegadas, (trece mil seiscientos cuarenta metros cuadrados), de las cuales el Gobierno entregará únicamente ocho fanegadas.

Tercera.—En ninguna forma y por ningún concepto tendrá la Compañía Nacional Aeronáutica la menor intervención en la marcha de la Escuela Militar de Aviación.

Cuarta.—El Gobierno cede a la Compañía por el término de veinte años el uso del aereodromo conforme al artículo primero, quedando la Compañía obligada a invertir hasta la suma de dos mil libras peruanas (Lp. 2,000.0.00) en la ejecución de las obras que sea preciso llevar a cabo para poner el campo en las condiciones que requiere el fin a que va a ser destinado y sin derecho a indemnización por parte del Gobierno.

Quinta.—La Compañía Nacional Aeronáutica establecerá, sin gravamen alguno para el Fisco, un taller de reparaciones de aparatos y motores, perfectamente montado, el que funcionará bajo su dirección técnica, corriendo los gastos que importe su mantenimiento, conservación y sueldo del personal, exclusivamente a cargo de la Compañía. En este taller se atenderá de toda preferencia los trabajos de reparaciones de los aparatos militares, abonando el Gobierno por ellos, sólo el precio de costo.

Sexta.—En el caso de guerra exterior, el Gobierno podrá militarizar el campo de Aviación, dedicándolo exclusivamente a operaciones de guerra; tendrá igualmente en ese caso el derecho de expropiar, previa tasación de su valor y pago al contado, los talleres, los hangares y aparatos de la Compañía Nacional Aeronáutica, así como el de utilizar los servicios de todo su personal, a cuyo efecto se firmarán los contratos respectivos. En cualquier tiempo, también, podrá el Gobierno enviar al taller de la Compañía el personal de militares que estime conveniente a fin de que se perfeccionen en la mecánica de aparatos y motores, corriendo por cuenta del Estado, sólo el abono de los haberes de los indicados militares, quedando la Compañía obligada a recibir a los aviadores de la Dirección de Aviación y hacerles hacer aprendizaje en el ramo de mecánica y carpintería.

Sétima.—La Compañía se obliga a dar a los alumnos civiles que el Estado designe la instrucción necesaria para que obtengan el brevete de piloto aviador, percibiendo por este trabajo una suma equitativa que oportunamente se fijará. Esta instrucción comprenderá dos períodos: una de prueba para apreciar si el alumno reúne aptitudes para la carrera, y otro de instrucción propiamente dicha hasta dejarlo expedito para realizar vuelos por sí solo, siendo entendido que los primeros vuelos, hasta nueve, se realizarán en aparatos de la Compañía y los posteriores en aparatos de propiedad del Estado.

Octava.—Para ser declarados pilotos rendirán los alumnos, conforme a la prueba de las leyes internacionales de aviación y que oportunamente se acuerden, examen ante un jurado nombrado por la Dirección de Aviación y del cual formarán parte los miembros de la Compañía capacitados para el objeto. La instrucción de los alumnos se hará en aparatos cuyo tipo se adoptará de acuerdo entre la Dirección de Aviación y

la Compañía y que serán proporcionados por ésta.

Novena.—La Dirección General de Aviación controlará, tanto la aviación militar como la civil. El Supremo Gobierno podrá conceder, oyendo a la Dirección General de Aviación, autorización para el establecimiento de otras compañías de aviación, con fines distintos de la Compañía Nacional Aeronáutica.

Décima.—La Compañía Nacional Aeronáutica se compromete a establecer con personal propio el servicio postal aéreo entre los distintos puntos de la República, desembolsando al efecto los capitales que requiere la compra de aparatos y el pago de sueldos al personal de aviación, en número suficiente para hacer el servicio en forma rápida y regular. Asimismo la Compañía empleará, según las necesidades de sus servicios a todos los pilotos y mecánicos del país que hayan demostrado especial capacidad y se distingan por sus aptitudes. Para ser empleados de la Compañía todos los pilotos tendrán que rendir un examen con pruebas de antemano, fijada y según el reglamento de vuelo de la legislación internacional, frente a una Comisión compuesta de miembros representantes de la Dirección General de Aviación y de la Compañía, que fallará acerca del resultado de las pruebas. La Comisión será compuesta de igual número de miembros, sea de la parte de la Dirección General de Aviación que de la parte de la Compañía, y el candidato tendrá que tener, para ser aprobado, la mitad más uno de los votos. Los militares empleados para la Compañía gozarán del sueldo militar correspondiente a su grado en el Ejército o Marina, que les será pagado por el Gobierno y la Compañía, les pagará una indemnidad de vuelo igual a la que paga a sus pilotos privados.

Undécima.—El Gobierno por su parte da a la Compañía para procurar el mejor resultado y eficiencia en el servicio a que va a dedicarse, las siguientes facilidades:

A) Exclusiva por el término de veinte años de la fecha, para efectuar en el país el transporte aéreo de la correspondencia, el que se realizará de acuerdo con la Dirección de Correos y Telégrafos y conforme a itinerario que señalará oportunamente, dictando esa dependencia las disposiciones del caso a fin de que los lugares donde deba transportarse o recogerse la correspondencia, las autoridades y los empleados del ramo de correos, presten a los aviadores las facilidades del caso, otorgándoles estos últimos una constancia de la hora de su llegada y la hora en que se les entregue las valijas.

B) Subsidio de treinta y cinco centavos (35 centavos) por cada kilómetro de recorrido efectuado en el servicio postal, abonable al contado y quincenalmente. El abono será hecho, sea en efectivo, sea en obligaciones del Tesoro, sea con documentos negociables a la par. Queda entendido que en el caso de que las utilidades del capital invertido por la Compañía sean superiores al veinte por ciento, la subvención por kilómetro de recorrido será reducido proporcionalmente a fin de que la utilidad no exceda de dicho límite.

C) Autorización para cobrar un sobre-franqueo equivalente a 30 centavos completamente a favor de la Compañía por cada estampilla de cinco centavos o menos que deba adherirse a la correspondencia, de conformidad con la tarifa vigente. De este sobre-franqueo quedará exenta la correspondencia oficial.

D) Franquicia radiotelegráfica y telegráfica para las comunicaciones de la Compañía que se refieran al servicio postal aéreo.

E) Los campos de aterrizaje en el territorio de la República, designados por la Compañía como necesarios para el servicio a que está designada, serán declarados de utilidad pública por el Poder Ejecutivo, dando las facilidades consiguientes para su establecimiento. Es entendido que las concesiones A, B, C, y D, de esta base, sólo tendrán efecto una vez que el Congreso haya expedido la ley a-

probatoria que al efecto se le propondrá.

Duodécima.—No pudiendo determinarse desde ahora la organización completa que se dará al servicio, se deja constancia de que la Compañía, tomando como base la capital de la República, propenderá a extender su actividad por el Norte hasta Paita, por el Sur hasta Mollendo, por el centro hasta Huaráz y por el Oriente hasta Iquitos.

Décima tercera.—Vencido el término señalado en la base cuarta o antes, si la Compañía desaparece, devolverá al Gobierno las ocho fanegadas del fundo Las Palmas, con todas las mejoras e instalaciones.

Décima cuarta.—La Compañía Nacional Aeronáutica no podrá transferir el todo o parte de sus derechos sin consentimiento por escrito del Ministerio de Guerra.

Décima quinta.—Tanto la Compañía Nacional Aeronáutica, como quien sus derechos represente, declaran desde ahora que reconocen y se someten a las leyes y autoridades del país.

Décima sexta.—Este contrato anula y sustituye en todas sus partes el otorgado por escritura pública de dos de mayo de 1922.

Lima, 10 de octubre de 1922.

El Capitán de Fragata, Director General.—*Juan Leguía.*

Por la Compañía Nacional Aeronáutica.—*Enrique Manfredo Pozzi.*

Anotación de la minuta.—No ha lugar a impuesto.

Lima, 14 de octubre de 1922, por la Compañía Recaudadora de Impuestos.—*Luis de la Jara y Ureta.* —Jefe de la Sección.

Resolución suprema. — Lima, octubre de 1922. — Visto el adjunto oficio N° 606 de la Dirección General del servicio de Aviación y estando a las razones expuestas, se

resuelve: Apruébase el contrato celebrado entre el Capitán de Fragata, Director General del mencionado servicio, don Juan Leguía, en representación del Supremo Gobierno y don Enrique Manfredo Pozzi, Director Gerente de la Compañía Nacional Aeronáutica, conforme a las bases estipuladas, debiendo elevarse a escritura pública el referido contrato que anula y sustituye en todas sus partes al aprobado por resolución suprema de 28 de abril del presente año. Una rúbrica del señor Presidente de la República.—*Barrós.*

El nombramiento del señor Pozzi como Director Gerente de la Compañía Nacional Aeronáutica, consta de la escritura de constitución de dicha Compañía, otorgada ante mí en 27 de abril de 1922.

Conclusión. — Formalizado el instrumento instruí a los otorgantes de su objeto por la lectura que de todo él les hice a presencia de los mencionados testigos, después de lo cual se ratificaron en su contenido, de que doy fe.—Firmaron: el Capitán de Fragata Director General.—*Juan Leguía.* — *Enrique Manfredo Pozzi.* — *A. Mansilla.* — *J. A. Esquerro.* — *V. Agustín Rivero,* Notario.

Concuerda este segundo testimonio con la escritura de fojas 3,479 vuelta de mi registro del bienio en curso. A pedido de parte lo expido en fojas once que sello, signo y firmo en Lima, a 17 de octubre de 1922.

Firmado.—*Agustín Rivero,* Notario.

Comisión de Guerra del Senado

Señor:

Vuestra Comisión de Guerra, ha estudiado el contrato de locación de servicios celebrados entre el Supremo Gobierno y la Compañía Nacional Aeronáutica, en virtud del cual ésta se compromete a establecer el servicio postal aéreo entre los diversos puntos de la República, con personal propio y o-

blando los capitales que sean necesarios para el fin que se propone; así como prestar otros servicios al país relacionados con el ramo de aviación.

El Poder Ejecutivo ha sometido dicho contrato a la revisión de las Cámaras por contener concesiones que afectan los bienes y rentas nacionales y sobre las cuales se pronuncia vuestra Comisión en el presente dictamen.

Dichas concesiones son las siguientes: 1ª, exclusiva a la Compañía para el transporte aéreo de la correspondencia en el territorio de la República, por el término de 20 años; 2ª, el uso, durante el mismo plazo, de ocho fanegadas del fundo de propiedad fiscal denominado "Las Palmas", donde establecerá la Compañía sus hangares, junto con la Escuela Militar de Aviación, pero conservando ambas la debida independencia; 3ª, subsidio fiscal de treinta y cinco centavos por cada kilómetro de recorrido que se efectúe en el servicio postal, abonable al contado y quincenalmente; el mismo que se rebajará proporcionalmente si las utilidades del capital invertido por la Compañía, fueren superiores al 20 %; 4ª, autorización para cobrar un sobre franqueo de 30 centavos por cada estampilla de cinco centavos o menos que deba adherirse a la correspondencia, de conformidad con la tarifa vigente, sobre franqueo del cual queda excenta la correspondencia oficial; 5ª, franquicia radiotelegráfica y telegráfica para las comunicaciones de la Compañía; y 6ª, los campos de aterrizaje en el territorio de la República designados como necesarios para el servicio y respecto de los cuales dará el Poder Ejecutivo las facilidades necesarias para su establecimiento.

Sobre las bases de las anteriores concesiones, la Compañía se obliga además de establecer el servicio postal aéreo tomando por ahora como base la Capital de la República para extender sus actividades por el Norte hasta Paita, por el Sur hasta Mollendo, por el Centro hasta Huaraz y por el Oriente hasta Iquitos, a invertir

hasta la suma de Lp. 2,000.0.00 en la ejecución de las obras que sean necesarias para poner el campo de aviación en condiciones de servir el objeto a que se destina; a establecer un taller de reparaciones de aparatos y motores, en el cual se atenderán de preferencia los trabajos relativos a los aparatos militares del Gobierno; sin más gravamen que los gastos de costo; a prestar su taller para estudios de perfeccionamiento en la mecánica de los militares que envíe el Gobierno; a dar a los alumnos civiles que designe él mismo la instrucción necesaria para obtener el brevete de pilotos aviadores, mediante el pago de una renta equitativa cuyo monto se fijará oportunamente; a entregar al Gobierno en caso de guerra, el campo de aviación y previa tasación los materiales; y por último a devolver al Gobierno, vencido el plazo del contrato o antes si la Compañía desaparece, dicho campo de aviación con todas las mejoras e instalaciones.

Vuestra Comisión ha hecho un estudio comparativo de las expectativas que ofrece el establecimiento de la Compañía Aeronáutica con las cargas que pone al Estado y es de sentir que puede la Cámara prestar su aprobación al contrato materia de este dictamen.

En efecto, es indudable que es de alta conveniencia nacional crear un servicio postal aéreo entre las separadas regiones de nuestro territorio, escaso de ferrocarriles y caminos, y que por lo mismo opone obstáculos casi insalvables a la comunicación rápida y eficaz desde el punto de vista administrativo y comercial. De otro lado, al Perú interesa vivamente todo lo que contribuya al desarrollo de la aviación por la gran importancia que tiene esta ciencia para el progreso y defensa de los pueblos.

Y si a estas consideraciones generales se agregan las especiales de tratarse de una Compañía que no impone graves cargos al Estado, ya no pueden considerarse tales, las enumeradas anteriormente si se tiene en cuenta las dificultades

des que hay que salvar y los buenos resultados que se pueden obtener, es evidente la conveniencia de que el Estado preste su apoyo a la Compañía contratante, y en consecuencia os propone aceptar el contrato aludido, aprobando el siguiente proyecto de resolución legislativa:

Señor:

El Congreso ha resuelto aprobar el contrato celebrado entre el Poder Ejecutivo y la Compañía Nacional Aeronáutica el 14 de octubre de 1922, para el establecimiento del servicio postal aéreo en la República y para los demás fines que en él se determinan.

Lo comunicamos, etc.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 7 de noviembre de 1922.

A. E. Bedoya.—M. A. Gonzáles.

Comisión de Correos y Telégrafos del Senado.

Señor:

Vuestra Comisión hace suyo el anterior dictamen emitido por la de Guerra, acerca del contrato celebrado entre el Poder Ejecutivo y la Compañía Aeronáutica. En consecuencia, se pronuncia porque sancionéis el proyecto de resolución legislativa que os ha sometido en conclusión.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 9 de noviembre de 1922.

Antonio Flores.—Julio Revoredo.—J. R. Pizarro.

El señor PRESIDENTE.—Está en discusión.

El señor FRANCO ECHEANDIA.—Fuí yo quien propuse la llama-

da del señor Ministro de la Guerra. Debo declarar que no tuve en mi mente sino el deseo de conocer en sus menores detalles ese contrato, que juzgo de vital importancia para el país; de manera que le rogaría al señor Ministro que además de las consideraciones en que fundamenta el contrato sometido a la consideración de la Cámara, nos diga cuáles son los beneficios que de él han de derivarse.

El señor MINISTRO. — Señor Presidente. Con viva complacencia concurre al debate del contrato celebrado por la Dirección General del servicio de Aviación con la Compañía Nacional Aeronáutica y, al mismo tiempo, considero como gran honor que, a iniciativa del señor senador Franco Echeandía y por acuerdo de la Cámara, se me haya permitido el poder venir a intervenir en el debate mismo.

El contrato es, virtualmente, el mismo que celebró el ex-Ministro de la Guerra y distinguido Presidente actual de esta respetable Cámara, señor Luna Iglesias; y si entonces pareció bueno, y efectivamente lo era, ha de considerarse que mantiene esa misma bondad, sobre todo ahora que se han introducido reformas en beneficio del servicio de aviación que consultan, también, los intereses del Estado.

El contrato obedece, desde un punto de vista general, al concepto fundamental de la conveniencia de desarrollar, en cuanto sea posible, no sólo el servicio mismo sino el espíritu de la aviación en el país. Sería inútil exaltar el interés que la aviación, en general, tiene para todos los países. Los servicios eficientes, e inesperados acaso, que esta importante rama del servicio militar prestó en la guerra mundial, hizo que todos los países se interesaran vivamente por el desarrollo de este inapreciable elemento, la aviación, a punto tal que bien merecía considerarlo y organizarlo como una arma del Ejército. Sería inútil también que, para demostrar esta misma importancia, recuerde que, entre otros países, Inglaterra, Fran-

cia y Estados Unidos, en primer término, y Bélgica, Suiza, y Rumanía, después, han organizado los servicios con una amplitud tal que constituye, la aviación, entre ellos, un verdadero ejército; y en todos los países, al lado de la aviación militar, se ha procurado organizar en la mejor forma, conexiones con el interés militar, la aviación civil, desde un punto de vista industrial, comercial y administrativo. Al efecto, he de anotar dos referencias que demuestran toda la importancia que la aviación reviste. En Inglaterra se ha establecido, como saben, los señores senadores, un ministerio especial del aire, para ocuparse únicamente del ramo de aviación. Inglaterra dedica, también, más de un millón de libras esterlinas anuales a subvencionar y a tener organizada, bajo su absoluto control, la aviación civil, y así los otros países, entre ellos Rumanía, que es uno de los que no están a la altura de los primeros, como Inglaterra, Estados Unidos y Francia.

La conveniencia o la razón fundamental que tuvo el exministro de Guerra señor Luna Iglesias para aceptar este contrato fue, sin duda, el deseo de desarrollar el espíritu de la aviación en el país y la posibilidad de poner en práctica un contrato como el presente con una compañía que se brinda con capitales considerables a subvenir a las necesidades del servicio de aviación civil.

Las características fundamentales de este contrato son prestar un servicio práctico, coadyuvar materialmente a la acción de la aviación militar, primero, aportando el capital con que la Compañía Nacional Aeronáutica se ha constituido por escritura pública; en segundo lugar la obligación, desde el punto de vista de la aviación militar, de instalar un taller completo para la reparación de motores y de todo lo concerniente a los aparatos de aviación, que, según los cálculos más modestos, importa 50.000 soles; después, se ha establecido la disciplina militar para la aviación civil bajo el

control inmediato del director general del servicio. Se ha conseguido un campo común de aviación para que puedan aprovecharlo y utilizar los servicios del mismo aerodromo, tanto la aviación civil como la militar; y hasta esta misma utilización no va a ser gratuita, sino que la Compañía de Aviación Civil concurre con 2,000 libras a preparar el campo de aviación.

Otra característica del contrato es el servicio que va a prestar para la preparación de los alumnos, adiestrando gran número de pilotos dentro de su propio servicio; y, además, se obliga a la preparación de los alumnos civiles que demande el Gobierno, quienes lo mismo que el personal del servicio van a constituir *la reserva*, en materia de aviación.

También prestará el servicio de la preparación o perfeccionamiento de los alumnos militares, porque no basta el aprendizaje en la Escuela de Aviación Militar; es necesario que los alumnos que salgan de esa Escuela mantengan su adiestramiento, y eso solo puede conseguirse por el vuelo constante, que no podrían hacer en la Escuela Militar.

La eficacia del servicio de aviación depende, no sólo de los aparatos, sino del personal, que debe mantenerse constantemente adiestrado.

Otra característica del contrato es la militarización de todos los elementos personales que intervienen en el campo de aviación y en la expropiación obligada a que se somete la misma Compañía en caso de guerra para dedicar el campo sólo a operaciones militares, previa indemnización, naturalmente.

Otra característica es aprovechar, en beneficio común de la Compañía Nacional Aeronáutica en el servicio postal aéreo, lo cual da lugar, desde el punto de vista militar, a la preparación de una gran cantidad de personas que quedarían aptas, formando las reservas, como acabo de indicar, con la circunstancia de que estos vuelos se realizarían metódica y or-

ganizadamente con personal militar y de alumnos civiles mandados por el Gobierno, que estudiarían, desde el punto de vista práctico, todos los elementos referentes al desarrollo de la aviación, siguiendo las rutas, estudiando los lugares, las situaciones, las alturas, los vientos, etc., todo lo referente a la aviación en sí misma. La Compañía que tiene que subvenir a un gasto muy crecido, porque para el servicio del Callao a Paíta calcula que sería indispensable el empleo de seis aeroplanos, de los cuales cuatro estarían en funcionamiento constantemente y dos de reserva. Esto solo importa un gran gasto para la Compañía. Los aparatos que están contruidos para llevar, aparte del piloto, a un mecánico y a un encargado de la correspondencia podrán llevar un peso 600 kilos más o menos; y el mínimo costo de cada uno será cuarenta mil soles; de manera que solo en esto hay un enorme dispendio para la Compañía.

Luego ésta tiene que atender por sí, no sólo a la implantación del taller principal o fundamental, que estaría radicado en Lima, en Las Palmas, sino a la instalación de pequeños talleres en todos los puntos de aterrizaje. En los mismos puntos tendría que construir por estaciones y contratar todo el personal de los respectivos servicios. En fin, una serie de gastos que justifican la concesión que se le otorga de la exclusiva de este servicio por 20 años.

Con ese mismo motivo de justificación se ha aceptado el subsidio de 35 centavos por kilómetro de recorrido teniendo en cuenta, entre otras razones, que en otros países los subsidios son más o menos amplios, naturalmente en proporción a la entidad de los servicios que las compañías prestan. Podemos señalar, por ejemplo, el subsidio en Francia que es de 25 francos por kilómetro de recorrido y en Estados Unidos que varía en proporción de 1.80 dólar a 2.90 por kilómetro; de manera que el cálculo que se hizo sobre todos los gastos probables de la Compañía,

y que considero que es inútil enumerar en detalle, comprendiendo aeroplanos de uso, repuestos, mecánicos, aviadores, talleres, etc., el subsidio señalado de 35 centavos se calculó que no bastaría a cubrir exactamente el gasto. Por eso es que la Compañía queda autorizada para buscar la manera de intensificar su servicio en provecho de la aviación misma, para que pueda dar mayor rendimiento.

Tratándose de cautelar más los intereses fiscales sobre este punto, se ha establecido un regulador que permite a la Compañía hasta el 20 por ciento de utilidad con el objeto de prestarle, así, un aliciente para su implantación, un aliciente que la Compañía puede efectivamente aprovechar para dedicarse con toda intensidad al servicio de la aviación. Este regulador es la proporcionalidad que se establece entre los 35 centavos de subsidio, y la utilidad que la Compañía reporte, y que no debe exceder del 20 por ciento; de modo que si aumentara se va reduciendo el subsidio hasta llegar, posiblemente, a cero.

Por la misma razón se ha autorizado el sobrefranqueo de 30 centavos, cantidad que fue reducida por la Compañía y que se encontraba justificada por los cálculos a que acabo de referirme. Además, debemos tener en cuenta que estos 30 centavos de sobrefranqueo no se imponen como obligatorio, sino a la persona que quiera utilizar el servicio.

En cuanto a la franquicia telegráfica, es natural que tratándose de una compañía de esta naturaleza, goce de ella.

De manera, pues, que desde el punto de vista económico y militar se han contemplado todas las ventajas que acabo de enunciar y que justifican la celebración de este contrato.

Se ha fijado, también, dentro del contrato mismo, el número de vuelos que deben realizarse por los alumnos para poder declararlos expeditos y obtener títulos de aviadores, estableciéndose el número de nueve vuelos, pa-

ra la posesión del respectivo brevete, que se harán dentro de un período de prueba y de instrucción, al fin de los cuales se verá si el alumno tiene ya las condiciones indispensables para poder obtener su título.

Sobre este particular debo agregar que la enseñanza se hará en aparatos que proporcionará la Compañía de acuerdo con la dirección general de aviación.

Se ha establecido, también, la obligación, por parte de la Compañía, de recibir al personal que se envíe y, además, la de recibir de beca otros alumnos y de pagar a éstos la misma indemnización de vuelo que a los que sirven dentro de su misma Compañía.

Asimismo se ha estipulado que el pago del subsidio será hecho quincenalmente, en efectivo, obligaciones del Tesoro o en cualquier otro documento a la par. Por último, se ha establecido intransferencia del contrato, de manera que la Compañía no puede realizar el traspaso sin noticia y consentimiento del Gobierno; y, finalmente, se ha pactado que se reconoce la autoridad y las leyes del país para resolver, conforme a ellas, cualquiera dificultad.

Espero que la Cámara se servirá encontrar justificado este contrato. Si desea cualquier otro dato, podré suministrarlo, con el mayor agrado.

El señor FRANCO ECHEANDIA.—Me voy a permitir hacer una pregunta. Se habla de un subsidio por kilómetro de recorrido y se establece que van a suprimirse los talleres de mecánica. Yo pregunto: ¿cuál será la economía que dejará en el presupuesto la supresión de esos talleres?

El señor MINISTRO.—El taller que pensaba establecerse en el campo de Las Palmas importaría más o menos 20 mil soles.

El señor COSTA.—Dice el inciso C. del artículo 11 del contrato, lo siguiente: (Leyo).

Yo tengo el convencimiento de que es preciso hacer todo lo posible para evitar reclamos, mucho más cuando se hacen contratos con entidades extranjeras; los

contratos deben ser claros y por el menor tiempo posible.

Contratos de muy larga duración en asuntos que afectan la renta nacional, me parece que son peligrosos. Respecto al primer punto, noto, señor Ministro, que este artículo no está bien claro. La comunicación oficial debe estar exenta de todo impuesto. Aquí solo se habla de un sobre franqueo; pero no se dice que en todo caso la comunicación oficial será absolutamente libre. Yo comprendo, señor Ministro, que la comunicación oficial en la República, la comunicación normal, no es muy urgente que vaya por esta vía; será en casos excepcionales y extremos. Generalmente la comunicación tendrá su curso regular en los vapores y, por eso mismo, ¿no le parecería al señor Ministro que sería más conveniente que este punto quedase perfectamente aclarado en previsión de ulteriores reclamaciones? Que en ningún caso la comunicación oficial sea gravada, bajo ningún punto de vista, en ninguna forma. Ese es el primer punto. El segundo, sobre el que agradecería una respuesta del señor Ministro se refiere al tiempo. Yo insisto en sostener que cuando se trata de asuntos que afectan la renta nacional, el término no debe ser muy largo.

El señor MINISTRO.—Respecto del primer punto que ha observado el señor Senador por Puno, no tendría inconveniente para que se alterase la redacción, porque precisamente el objeto del enunciado es el que indica el señor Senador. Parece que se percibe con toda claridad que queda exenta la correspondencia oficial de ese franqueo, por cuanto, en general, está libre de todo gravamen. Pero si el señor Senador encuentra que hay más claridad manifestando que en ningún caso se gravará la correspondencia oficial como éste es el mismo propósito que se persigue, no habría inconveniente en introducir una nueva cláusula. Habrá si necesidad de extender una nueva escritura. Este sería el único inconveniente.

En cuanto al segundo punto, re-

lativo a la duración del contrato, insinué cuando hice uso de la palabra, que en contratos de esta naturaleza, que obligan a un fuerte gasto, el factor tiempo tiene que entrar por mucho en la apreciación de los cálculos; de manera que los 20 años se justifican por la naturaleza del contrato mismo y por la importancia de los gastos que tiene que hacer la Compañía contratante.

El señor COSTA.—Le agradezco al señor Ministro que haya aceptado la observación que acabo de hacer al contrato.

El señor FRANCO ECHEANDIA.—Iba a manifestar que la cláusula está bien clara, pues dice: De este sobre-franqueo quedará exenta "la correspondencia oficial".

Además, refiriéndose al sobre-franqueo de treinta centavos dice la cláusula: "por cada estampilla de cinco centavos o menos que debe adherirse a la correspondencia, de conformidad con la tarifa vigente".

Parece que esta reducción, tal como está concebida, se relaciona con el contrato de la Marconi que felizmente va a caducar. La empresa, indiscutiblemente, no podrá cobrar ningún sobre-franqueo a la correspondencia oficial. Hago esta observación porque me parece que es demás que se extienda nueva escritura. Esta es mi opinión.

El señor ARANA.—Yo creo, señor Presidente, que el contrato en la forma en que está hecho, mirando bajo el punto militar y económico, es digno de ser aceptado, en vista de la necesidad de introducir este servicio en toda la República; pero, únicamente, tengo que observarlo en cuanto se relaciona con el departamento de Loreto. Yo creo que para este departamento debe haber una amplia libertad, tanto para la Compañía como para cualquiera otra entidad o persona que quiera establecer el servicio. Todos sabemos que el departamento de Loreto se encuentra bastante alejado de la capital de la República, no tiene caminos ni ferrocarriles; también

conocemos lo que ha hecho hace poco un aviador que está actualmente en Iquitos, que se proponía establecer este servicio. Me parece que estableciéndose en una cláusula la exclusiva, debe eximirse al departamento de Loreto. Esto debe hacerse con Loreto, de un modo excepcional, porque, como digo, se encuentra bastante alejado, al punto que la correspondencia demora 60, 80 y 90 días y aún, a veces, se pierde; para ese departamento es, pues, urgente el establecimiento de este servicio, de modo que debe preferirse a quien primero lo haga, o que lo hagan varios si pueden hacerlo, que será mejor. En vista de estas consideraciones, pido que se modifique el contrato en el sentido de que la exclusiva no se extienda al departamento de Loreto.

El señor MINISTRO.—La exclusiva para el servicio postal por medio de la aviación, tratándose del departamento de Loreto, habría sido muy grato otorgarla al aviador Faucet, que es el que ha realizado el viaje de ensayo a Iquitos, si ese señor hubiese hecho su presentación y no se tratase únicamente de un proyecto que no ha llegado a formalizarse hasta ahora. Este contrato tiene algunos meses de celebrado y no tengo noticia de Compañía alguna que se haya establecido y que tenga el propósito de celebrar un contrato como éste.

Es posible que, tal vez cuando comience, en realidad, este servicio, se interesen algunas otras personas; pero en la actualidad no hay nada concreto para que pueda alterarse el contrato remitido al Senado.

Por lo demás, dentro de los cálculos que ha hecho la Compañía para asegurar este contrato, ha entrado Iquitos, de manera que no es posible excluir una sección tan importante de servicio, como es el que acabo de referirme, o sea, el de Paita a Iquitos, porque no va a hacerse directamente el vuelo de Lima a Iquitos, sino que tiene que ser escalonado.

De manera, pues, que, privada la Compañía del servicio exclusi-

vo sobre tan importante sección, desequilibraría las bases fundamentales que ha tenido en cuenta para la celebración de este contrato.

El señor ARANA.—Mi objeto no es que se prive a la Compañía del servicio, sino que haya libertad para que pueda hacerlo cualquiera otra persona, como, por ejemplo, el aviador Faucet, que bien podría hacer esos viajes hasta Iquitos, ya sea de acuerdo con la Compañía o con el Gobierno; es decir, que debe haber libertad para contratar con cualquier otra entidad en el caso de que la Compañía no pudiese establecer inmediatamente el servicio a que me refiero. Yo tengo la seguridad de que Faucet dentro de unos días, cuando le llegue la "mariposa", que se descompuso y por lo que se vio obligado a aterrizar estando cerca de Iquitos, partirá de regreso y entonces presentará su propuesta. El me dijo que quería hacer su primer viaje de ensayo y estudiar las posibilidades de hacer este servicio. Creo que podría establecerlo hasta un punto navegable del Amazonas, que sería probablemente el Pongo de Manserich o Puerto Limón. Para el futuro poseerá un hidroavión, pues parece que hay persona que se lo ha ofrecido. Con hará el servicio sobre Amazonas e Iquitos. En vista, pues, de esta oferta, es que yo insinuaba la idea de que el Gobierno quede en libertad completa de hacer igual contrato con cualquiera otra persona.

El señor ALVARINO.—Es muy laudable, indudablemente, el propósito del Senador por Loreto para conseguir las mayores facilidades con la comunicación aérea con ese importante departamento. Pero, desgraciadamente, no se trata aquí de discutir un proyecto de contrato. Entiendo que se trata de uno consumado, el cual ha entrado como expectativa del contratista el privilegio que se le da para el servicio en toda la República. Creo, pues, que el señor Ministro no estaría capacitado para podernos ofrecer nada a este respecto, sin antes obtener la voluntad del contratista. Se trata de un contrato

bilateral, que ninguna de las partes puede alterar por su solo consentimiento. Es por esto que no encuentro procedente la observación del señor Senador por Loreto, que con muchísimo gusto apoyaría si fuera posible.

El señor ARANA.—Yo entendía, señor Presidente, que cuando viene un contrato para ser revisado por la Cámara, ésta puede hacer algunas modificaciones y es por ello que me permití hacer esta insinuación que encuentro clara y que los señores Senadores encontrarán, también, justa, porque no es conveniente que se dé una exclusiva a esta Compañía que aún no sabemos si va a prestar los servicios que ofrece; es posible que los preste, perfectamente. Pero no se debe cerrar el camino a otro que va a hacer inmediatamente, y tal vez en mejores condiciones, aquel servicio entre Lima, Chiclayo y Trujillo, pues, probablemente presentaría su proyecto para aterrizar en Trujillo, en Chiclayo, Bellavista, Jaén e Iquitos, por las vías de Lima, Trujillo, Cajamarca.

El señor MINISTRO.—Es indudable que, como se ha dicho muy bien, tratándose de un contrato bilateral como es éste no puede resolverse sino consultando previamente la voluntad o el consentimiento de la otra parte interesada; de modo que este sería un primer obstáculo para poder propiciar la idea del señor Senador por Loreto. Después, es evidente también que tratándose de un contrato de esta entidad, los cálculos que hizo la Compañía han tenido que basarse, precisamente, sobre la amplitud del tiempo, por un lado y la exclusiva del servicio, por otro, como en dos factores concurrentes e importantes; de modo que autorizar a otra persona o limitar la exclusiva respecto de una rama del servicio en lo referente a Iquitos, traería con la justa competencia de cualquiera otra compañía, el desequilibrio de los cálculos y el retiro, naturalmente, de la posibilidad del servicio o de la aceptación por la Compañía Nacional Aeronáutica. Mas bien, es posible

que si ese señor o cualquiera otra entidad individual o colectiva pretende trabajar en la misma forma después de aprobarse este contrato o estar en ejecución, lo que ocurrirá cuando el Gobierno le preste su aprobación consiguiendo, se ponga de acuerdo con la Compañía.

El señor COSTA.—Me permito manifestar que la Carta Fundamental del Estado prescribe que los contratos que hace el Poder Ejecutivo lo son "ad referendum"; y cabalmente este es el momento en que los señores Senadores puedan formular observaciones. Yo pienso que se debe aclarar una parte del contrato, por la amarga experiencia que tengo de los reclamos que después resultan haciendo estas compañías extranjeras y con los cuales ocasionan tantos perjuicios al Estado.

El señor ARANA.—Tengo que preguntar al señor Ministro si la Compañía va a establecer, inmediatamente, el servicio hasta el departamento de Loreto, que es la región que más necesita de él, porque no he visto que en el contrato se diga tal cosa. Mientras tanto, si está en condiciones de hacer inmediatamente el viaje este aviador que fue con sus propios esfuerzos, sin pedir ayuda, sino únicamente con el consentimiento del Gobierno, habiendo firmado una escritura en que declaraba que no harían reclamación alguna contra el Gobierno ni él ni su familia por el fracaso de su empresa, creo, señor Presidente, que deben tomarse en consideración los proyectos de Faucet.

El señor MINISTRO.—Contestando a la pregunta del señor Senador por Loreto debo de manifestar que está dentro de los intereses de la misma Compañía el desarrollo amplio del servicio, a tal punto que se extienda no sólo al sur y al norte, y a Huaraz en el centro, sino también al oriente, hasta Iquitos, mediante una serie de etapas. A medida que tenga mayor desarrollo el servicio, la Compañía tendrá mayor rendimiento; de manera que el incenti-

vo de este contrato está de manifiesto.

Hay que tener en cuenta que los servicios de aviación obligan a la inversión de ingentes sumas de dinero y creo que una sola persona, por mucha voluntad que tenga y a pesar de haber realizado un vuelo de ensayo, no estaría en actitud de hacer un servicio regular. No es lo mismo hacer un viaje, único, en un solo aparato, que establecer un servicio constante y normal.

Según los cálculos de la Compañía solo para este servicio necesitaría el empleo de cuatro aeroplanos de uso y dos de reserva. Esto sólo importa el gasto de 24,000 libras. De manera que la inversión que la Compañía hace de su dinero la obliga a que rápidamente inicie los servicios para encontrar el rendimiento natural buscado y así poder tener una justa retribución de los gastos que va a hacer. Esa es la garantía del contrato.

El señor ARANA.—Señor Presidente. Yo creo que indudablemente la Compañía tiene la mejor voluntad y el mejor deseo de cumplir con los términos de su contrato; pero no veo la seguridad de que ha de llevarlo adelante, conforme lo ofrece. Como ya he manifestado, el señor Faucet tan luego le llegue su máquina, dentro de poco, presentará su proyecto. Yo no puedo asegurar que él tendrá otra máquina; pero me dijo que una vez que realice este viaje de ensayo, tiene la seguridad de conseguir un hidroavión para hacer el servicio de un punto navegable del Amazonas a Iquitos. Posiblemente pensaba conseguir otras máquinas, más tarde; pero por el momento sólo me habló de la que tiene y de otra que está seguro de conseguir, porque parece que las personas que lo ayudan, con capital, se lo han ofrecido. De manera que para mí es un hecho real y claro que este señor hará ese servicio. Mientras tanto, no veo con claridad que la Compañía vaya a establecerlo. Por supuesto, mi mente no es privar a la Compañía de que haga este recorrido. Ojalá hiciera éste y otros muchos.

Loreto necesita que le lleven y traigan noticias y lleven y traigan pasajeros. Por consiguiente, tanto mejor para él cuantas mayores facilidades hayan en este orden. Pero en la forma como está hecho el contrato, sólo esta Compañía podría hacer el servicio, si lo hiciera; y si no lo hace, quedaríamos con las manos atadas. Quiere decir que no lo haría la Compañía ni dejaría que otro lo hiciera. Mi objeto, pues, es claro: que el Gobierno quede en libertad de hacer un contrato con cualquiera otra persona.

El señor PIEROLA.—Una cláusula penal para el caso en que la Compañía no mantenga bien el servicio; y algo más: establecer, si llegara el caso de supresión del servicio, una cláusula sobre las condiciones de la rescisión del contrato. Todos estos puntos deben estar bien contemplados en el proyecto para que quede a cubierto de cualquiera mala interpretación.

El señor MINISTRO.—Es muy oportuna la observación del señor Piérola respecto de la penalidad a que sería sometida la Compañía en caso de incumplimiento del contrato en todas o en cada una de sus cláusulas; pero dentro del contrato mismo no se ha establecido porque es de derecho común. Se supone en derecho que todo contrato bilateral, si no se cumple, determina en seguida su rescisión: de manera que sin establecer cláusula alguna en el proyecto, queda rescindido, de hecho, por incumplimiento de una de las partes.

El señor ARANA.—Eso es lo que yo deseo, que se establezca la garantía de que la Compañía cumplirá con el servicio que promete hacer.

El señor MEDINA.—El señor Ministro ha contestado con exactitud a la observación que ha formulado el señor Senador por Ancash, respecto a la omisión en el contrato de la cláusula rescisoria, pero ha omitido contestar al señor Senador por Ancash respecto a la omisión de la cláusula penal. Sabe perfectamente el señor Mi-

nistro de la Guerra que es muy distinta la cláusula penal de la cláusula rescisoria. La primera se consigna en los contratos para que, en el caso de que falte uno de los contratantes a los términos pactados, la parte damnificada la haga efectiva. Supongamos el caso de que esta empresa faltara a su compromiso; en el contrato que discutimos no se establece ninguna pena. Por eso creo, como el señor Senador por Ancash, que debe constar la cláusula penal, a fin de preveer, a tiempo, las contingencias que en el futuro puedan presentarse.

He leído ligeramente el contrato, veo que la órbita de actividad de esta empresa es muy reducida. Voy a concretarme al centro. Dice que su servicio será de la capital a Huaraz. Como este contrato constituye a la Empresa monopolizadora de ese servicio durante 20 años, resulta, pues, que hay el temor, muy fundado, de que durante este lapso la empresa no permita que mañana se presente otra a establecer el servicio, por ejemplo, a Ayacucho. Habría necesidad de contemplar también este caso, así es que ruego al Sr. Ministro se sirva obsolver la duda que tengo al respecto.

El señor MINISTRO.—¿Cuál es la duda, señor Senador?

El señor MEDINA.—Respecto a la cláusula 12 que dice (leyó:)

“No pudiendo determinarse desde ahora la organización completa que se dará al servicio, se deja constancia de que la Compañía, tomando como base la capital de la República, propenderá a extender su actividad por el Norte hasta Paita, por el Sur hasta Mollendo, por el centro hasta Huaraz y por el Oriente hasta Iquitos”.

El señor MINISTRO.—No he percibido bien cuál es la duda del señor Senador.

El señor MEDINA.—Que pudiera presentarse otra empresa que quisiera hacer el servicio más allá de la limitación establecida en la cláusula 12, es decir, de la capital a Ayacucho o a cualquier otro punto no contemplado; como esta

empresa tiene monopolio puede oponerse a una segunda postulación alegando derechos.

El señor MINISTRO.—Respecto a la observación del señor Senador, debo manifestar que en el contrato está contemplado el caso con toda amplitud; yo había manifestado que no debe perderse de vista que este contrato tiene una base de naturaleza comercial que es su fundamento.

Al celebrar el contrato la Dirección de Aviación se ha visto la importancia que tiene para el desarrollo de la aviación misma; cual ocurre en todos los Estados, se considera siempre la aviación civil como el complemento de la militar. El servicio de aviación militar prepara un personal considerable que constituye el escalafón de reserva que debe mantener su adiestramiento al servicio de la aviación comercial; pero no debe olvidarse por eso que la base fundamental de las compañías civiles de aviación es comercial y que dentro de su espíritu está, precisamente, el incentivo que tienen para desarrollar con amplitud el servicio. Esto es lo que se considera en el artículo pertinente, en el que se establece que por ahora el servicio tenga tal o cual amplitud. Su desarrollo, naturalmente, dependerá del tiempo más o menos amplio en que actúe la Compañía, cuyo interés está en extender sus servicios dentro del mayor radio posible.

El señor FRANCO ECHEANDIA.—Después de las observaciones hechas por los señores senadores por Ancash y Ayacucho, yo creo que el señor Ministro no va a tener inconveniente en acceder, puesto que se trata de una compañía seria que está resuelta a cumplir este contrato, a que se establezca una pena en el caso de que no cumpla con alguna de las cláusulas del mismo. Y en cuanto a la observación del Senador por Ayacucho, de que pudiera alegar que tiene la exclusiva en caso de que se presentase otra entidad, creo que también se podría contemplar el plazo de dos o tres años para desarrollar el servicio de toda la

República, vencido el cual se podrían admitir las propuestas de cualquiera otra compañía particular.

El señor GONZALES.—Señor Presidente: encontrándose ausente el señor General Bedoya, Presidente de la Comisión de Guerra, me voy a permitir sostener el dictamen que tuve a bien emitir en su compañía. La Comisión se ha limitado a estudiar, simplemente, la parte que pudiera utilizarse en el servicio de aviación, como dependencia inmediata de la Comandancia General del servicio. Como dentro de este servicio están concentradas las facilidades que la Compañía ha de reportar para el estudio de los alumnos y de los pilotos, la Comisión de Guerra no ha tenido inconveniente alguno en aceptar el contrato. No ha podido ir más allá de su cometido. Las objeciones expuestas por los señores Arana y Medina son objeciones de otra índole. Pueden estimarse, dentro del contrato, como cláusulas adicionales que el Senado desea que se introduzcan para el perfeccionamiento del mismo. El contrato, tal cual ha sido mandado por el Ministro no es pues objetado en sí mismo.

La observación del señor Arana es la misma que la del señor Medina, es decir, que debe haber una garantía para que el servicio ofrecido por la Compañía sea real y efectivo. A mi juicio hay necesidad de que esto ocurra. En primer lugar, fijar dentro de qué plazo comenzará a realizarse el servicio de aviación. En segundo, ¿puede el Gobierno, dentro de un plazo posterior a su organización, rescindir el contrato celebrado o nó? Esta es la otra forma que debe estudiar, no la Comisión de Guerra, sino la de Legislación.

La observación del señor Medina reclama, igualmente, una cláusula adicional, porque bien puede suceder lo que señala el señor Senador por Ayacucho, que la Compañía establezca su servicio de aviación simple y sencillamente hasta Huaraz y no hasta Ayacucho. Soy de opinión que las dos cláusulas presentadas en forma de

observación por los señores Arana, Piérola y Medina se concreten en una proposición, de manera que el señor Ministro pueda aceptarlas o no. Que la Comisión estudie bien este punto y luego resuelva la Cámara, sin que esto quiera decir que el contrato no puede ser aprobado.

El señor CASTRO.—Yo no soy adverso, en principio al proyecto; pero si entiendo que es un asunto tan importante que merece que la Comisión de Hacienda lo estudie en la forma en que estudia todos los contratos que comprometen los intereses nacionales. Aquí, señor Presidente, no se trata de ningún asunto técnico. Es una cuestión meramente administrativa y, por consiguiente, la Comisión de Hacienda no puede abstenerse de estudiarla en su faz económica. La Comisión de Guerra, como acabo de oír, no puede dar mayor explicación; lo acaba de declarar terminantemente el señor Gonzáles, que no puede extenderse más allá porque no se trata de asuntos de carácter técnico, ni de formar esquadras para casos de guerra. La Comisión de Hacienda es, pues, la que debe hacer un estudio minucioso conforme lo ha hecho con el contrato de las Empresas Eléctricas Asociadas, y con el de ferrocarriles, el talento y laboriosidad del señor Piedra.

El señor PIEDRA.—Muchas gracias, agradezco el presente.

El señor CASTRO.—Estas son las observaciones que tengo que hacer al proyecto, en cuanto a su estudio minucioso. Voy a acompañar, también, a mi estimable amigo el señor Senador Arana en las observaciones que hace; es justísimo lo que pide el señor Arana y yo debo insinuar al señor Ministro que tome en consideración al aviador Faucet que ha sido el primero en atravesar la región de los bosques, que ha sacrificado su vida y que ha realizado ese esfuerzo de atravesar la montaña, a la que no se ha atrevido nadie. Yo creo que ese aviador debe merecer la concesión de que se le permita establecer el servicio entre la costa y la montaña,

conforme lo solicita el señor Arana; y a eso creo que no se pueda oponer el señor Ministro, porque es una cosa justa. ¿Tiene o no tiene derecho el primero que abrió la vía de la montaña a la aviación, a que se le permita continuar sus viajes aéreos? Lo tiene, y estoy seguro de que el señor Ministro no se va a oponer a esa solicitud del señor Senador por Loreto.

El señor MEDINA.—Señor Presidente: Muy a pesar mío vuelvo a hacer uso de la palabra para manifestar que con las palabras del señor Ministro de la Guerra me reafirmo en la objeción que he formulado. Dice el señor Ministro que debo dejar la duda que tengo, fundándose en el aliciente que tiene la Compañía; pero hay que tener en cuenta que no se puede cifrar el cumplimiento de un contrato, que interesa vivamente al país, en ese aliciente, que está sujeto a las eventualidades del negocio; de tal manera que si la Empresa no tiene el lucro que desea, puede perfectamente no dar la amplitud necesaria al servicio; y así, el contrato, durante los 20 años, quedará reducido al cumplimiento de lo pactado. Esto constituye un serio obstáculo para el país porque en el transcurso de este tiempo pueden presentarse otras empresas que hagan propuestas más ventajosas. No es posible, pues, que el país se encuentre atado por este contrato; hay necesidad de dejar establecido que él da facilidades al empresario, pero a condición de que éste cumpla, también, con la parte que le respecta.

Respecto a la falta de cláusula penal es necesario también insistir, porque no por el hecho de que sea una empresa extranjera ha de estar exenta de esta cláusula, ya que, dentro de la órbita de las posibilidades, cabe que esta empresa no cumpla sus obligaciones y que por falta de esa cláusula no puedan hacerse efectivas las multas correspondientes.

No es aceptable la teoría que ha sustentado el Senador por Junín de que éste es un contrato perfeccionado. Este es un contrato, como alguien dijo muy bien, "ad re-

ferendum", y en él, por consiguiente, caben todas las modificaciones que sean compatibles con los intereses de las partes contratantes: de otra manera no se traería al Senado un contrato ya hecho, solamente para legalizarlo, sin necesidad de estudiarlo, cláusula por cláusula y de ver si es conveniente a los intereses del país.

Como la hora es avanzada y hay necesidad de meditar bien sobre estos dos puntos materia de mis observaciones, yo suplicaría a la presidencia, sino tiene inconveniente, que levante la sesión para que mañana volvamos a ocuparnos de este asunto.

El señor PRESIDENTE.— No hay inconveniente para acceder a la indicación del señor Senador.

Se levanta la sesión.

Eran las 8 y 15 p. m.

Por la Redacción.

CARLOS REY.

81.ª sesión del martes 21 de noviembre de 1922

PRESIDENCIA DEL SR. LUNA IGLESIAS

Abierta la sesión a las 5 y 15 p. m., con asistencia de los señores senadores Arana, Basadre, Castro, Caverro, Costa, García, Gonzáles, Latorre, Luján Ripoll, Medina, Molina, Piérola, Prado, Revoredo, Rey, Vivanco, Espinoza y Franco Echeandía, secretarios, fue leída y aprobada el acta de la anterior.

Se dio cuenta de los siguientes documentos:

OFICIOS

Del señor Ministro de Instrucción, remitiendo, en respuesta a un pedido del señor Gonzáles, copia de la resolución gubernativa de 11 del actual, por la que se suspende los efectos de la ley N° 345,

de 12 de abril último, con excepción de la parte que fija el monto del subsidio fiscal señalado por este año a la Universidad Mayor de San Marcos.

Con conocimiento del señor Gonzáles, al archivo.

Del señor Ministro de Fomento, contestando un pedido del señor del Prado, relacionado con la necesidad de que se practiquen estudios en los yacimientos carboníferos del Sur.

Con conocimiento del señor del Prado, al archivo.

Del mismo, informando, con motivo de un pedido del señor Luján Ripoll, acerca de la denuncia hecha por el Auxiliar de la 2.ª Sección de Ferrocarriles, de haber encontrado un desfaldo en las cuentas del ferrocarril de Chimbote a Recuay.

Del mismo, manifestando que ha solicitado del Alcalde del Concejo Provincial de Pisco, se sirva expresar en qué forma sería más conveniente a los intereses de ese Municipio el arreglo transaccional pendiente con la Empresa del Ferrocarril a Ica, en lo relativo a la obligación de ingresar al pueblo de Pisco.

Del señor Ministro de Hacienda, transcribiendo, en contestación a un pedido del precitado señor Senador, el informe emitido por la Compañía Recaudadora de Impuestos, con relación al estado en que se encuentra el pago de los subsidios de que disfruta la Beneficencia de Chincha.

Con conocimiento del señor Luján Ripoll, al archivo los anteriores oficios.

Del señor Presidente de la Cámara de Diputados, comunicando haber sido aprobado en revisión, el proyecto por el que se concede a doña Antonia Gonzáles viuda de Pedemonte la pensión de tres libras mensuales.

A sus antecedentes.

Del mismo, mandando para que sea revisado por el Senado, en virtud del cual se considera como doble el tiempo que el capitán de corbeta don Benjamín Larrea Romero, permaneció en Loreto al